MORZE



Nr. 8-9

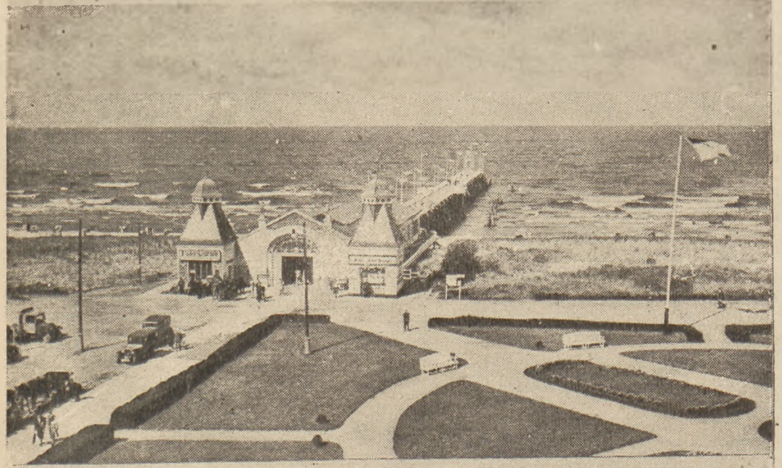
SIERPIEŃ — WRZESIEŃ

1946









1, 2, 3. Międzyzdrój, wspaniałe kąpielisko nadmorskie, położone przy zalewie szczecińskim, do którego przed wojną zjeżdżały wielkie ilości cudzoziemców.



4. Ustronie, spokojne, urocze kąpielisko nadmorskie z plażą opartą we wschodniej części osiedla o las sosnowy. Znajduje się w odległości 12 km. od Kołobrzegu.

MORZE
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 8—9 Warszawa, Sierpień—Wrzesień Rok XVII

PAŃSTWO MORSKIE

Tegoroczny obchód „Święta Morza", które bez przesady, stało się świętem całej Polski Demokratycznej, musiał wreszcie przekonać i największych sceptyków, że coś nowego zaszło w życiu kraju. Entuzjazm dla morza ma głębokie podłoże, przenika do głębi świadomości, bowiem Polska kraj od wieków rolniczy — stała się Państwem Morskim.

Cienie bohaterów Westerplatte, Kołobrzegu, — cienie zdobywców Gdańska i Wału Pomorskiego, towarzyszyły uroczystościom. Z radością możemy stwierdzić, że ich krew najdroższa i najświętsza zapłodniła ducha Narodu, który dzięki nim mógł stać się wolnym i wielkim — stał się Narodem Morskim.

W tym dniu radosnym usłyszeliśmy z ust mężów stanu z ich sprawozdań, że umiemy włodarzyć dziedzictwem piastowskim, że na ziemiach odzyskanych budujemy nową Polskę Demokratyczną w tempie, którego pozazdrościć nam mogą inne narody. Statystyka tak często nadużywana przez ekonomistów dla celów demagogicznych, tym razem głosiła wielką prawdę światu, że naród polski nie marnuje odzyskanego dziedzictwa przodków. Nasze osiągnięcia na wybrzeżu to nie Potiomkinowskie miraże, ale rzeczywistość. Jak grzyby po deszczu powstają na wybrzeżu budowle, służące potrzebom państwa morskiego. Powstają jak Feniks z popiołów. Na gruzach, na zgliszczach budują się stocznie, składy, elewatory. Z dna morskiego wyłaniają się statki, okręty, dźwigi, zatopione wrażą ręką Prusaka, którą w testamencie wypisał nam śmierć, ale sobie grób wykopał.

Czekaliśmy długo, zanim Nemezis dziejów wskrzesi polską potęgę morską. Dziś jesteśmy szczęśliwym pokoleniem, które dożyło chwały. Musimy to docenić.

„Święto Morza" dało okazję szerokim masom świata pracy do zetknięcia się z morzem po raz pierwszy. Nie wątpimy, że majestat Morza zdołał przemówić do wyobraźni wszystkich. Może najtrudniej było mu przekonać rolników. Bo jakże oderwanym napozór, jakże obcym wydaje się lemiesz w porównaniu ze sterem. Dopiero trzeba sobie uplastycznić, że ster ryje falę, niczym pług ziemię, aby zrozumieć to skojarzenie między jednym i drugim narzędziem.

To też, nie wątpimy ani na chwilę, że synowie ziemi, synowie tych, których ojcowie pługiem zorali Polskę wzdłuż i wszerz, zdołają przeorać i przemierzyć oceany ze sterem w ręku. Polska — kraj rolniczy stał się z woli dziejów Państwem morskim. Rolnik z dziada pradziada sprzeniewierzy się ziemi i będzie pracownikiem morza.

Praca na morzu to trud niemały, to wieczna walka z potęgą żywiołów, to nieustanny wysiłek w kierunku ujarzmiania sił przyrody. Walka, z której człowiek albo wychodzi zwycięsko, albo, ulegając przemocy, ginie wraz ze statkiem.

Praca na morzu wymaga siły mięśni, ale i przygotowania do niej, hartu niezwykłego. Naród morski musi mieć we krwi zadatki na ludzi morza, musi tych ludzi wychować.

Zadaniem Ligi Morskiej jest przygotowanie rezerwuaru ludzkiego, do pracy w służbie morza. Musi więc Liga Morska ogarnąć całe społeczeństwo. Wszędzie muszą powstawać jej komórki organizacyjne, bo wszędzie żywy jest związek morza z lądem. „Święto Morza" było świadectwem żywotności Ligi Morskiej, jej potrzeby egzystencji w narodzie, który, wziąwszy szmat morza we władanie, musi sprostać zadaniom z jego gospodarką związanym.

Nie pozostaje nam dziś nic innego, jak realizować hasło odezwy świętomorskiej:

„Wszyscy do szeregów Ligi Morskiej",
„Każdy Polak członkiem Ligi Morskiej".

Wybrzeże polskie powraca

Jest rzeczą zrozumiałą, że nie możemy jeszcze otrząsnąć z siebie strasznych i tragicznych przeżyć wojennych i ich konsekwencji. Ciążyć one będą długo nad naszym narodem. Żadne bowiem ze społeczeństw świata nie przeżyło tak głębokiego, tak powszechnego, tak niesamowitego wstrząsu, jak naród polski. Symbolem losu Polski jest Warszawa. Wojna toczyła się na olbrzymich przestrzeniach świata. W Europie przewalały się jej niszczące fale od morza Kaspijskiego i Czarnego — aż po Atlantyk, od Narwicku aż po Sycylię. Ale największe natężenie jej skutków spadło na Polskę. Gdyby istniał idealny aparat rejestrujący wszystkie spustoszenia i wszystkie ciosy, to w Polsce łatwiej możnaby zestawić rejestr tego, co ocalało, niż tego, co uległo zniszczeniu. Łatwiej byłoby zestawić szczupłą listę rodzin osób, które nie zaznały osobistej klęski niż odwrotnie.

Taka sama była w istocie rzeczy sytuacja nasza i nad brzegami Bałtyku. Morze było zaminowaną pustynią, a wybrzeże cmentarzyskiem życia, zrytym następnie przez szakale szabrownictwa. To nie wszystko. Brakło nam elementarnych narzędzi pracy. Wydawało się, że ogrom spustoszeń i dewastacji sam przez się uniemożliwia zmontowanie jakiegokolwiek programu rekonstrukcji. Sam widok zewnętrzny, naszej rzeczywistości przesycał dusze i umysły ludzkie niewiarą w wynik pracy. Zespół wykwalifikowanych ludzi, pracujących od lat nad morzem, został dezorganizowany. Wszystko, co mogło wiązać człowieka pracy z wybrzeżem, zostało zrujnowane. W gruzach leżały domy, elektrownie, gazownie, tramwaje, samochody, koleje, drogi, mosty, wodociągi, szkoły, szpitale, kościoły. Wśród dymiących popiołów sterczały resztki magazynów portowych. Rozwalone resztki kranów i dźwigów zepchnięte zostały do morza. Nabrzeża i falochrony — niegdyś duma naszej Gdyni — stały się zaporą życia. Drogi zawalone gruzami, wrakami wozów pancernych, armat, resztkami sprzętu bojowego, trupami, były nie do przebycia. Drzewa powalone, lasy zniszczone, pola uprawne zryte, wały ochronne zdemolowane, znaczne obszary zalane wodą, śluzy wysadzone w powietrze, tabor pływający zatopiony. Na wielokilometrowych przestrzeniach brzegu morskiego, tak żywego, tak ruchliwego, tak aktywnego i tak wyposażonego przed wojną — nie można znaleźć ani jednego elementu zdrowego i całego. Ale i to nie wszystko. Taczka, kilof, młot, piła, dźwigar, to luksusowe i rzadkie uzbrojenie do pracy. Wandalizm walił swym toporem nie tylko przez lata całe w milionowe rzesze ludzkie, ale następnie i w rzeczy martwe. Słowa takie, jak fabryka, elewator, chłodnia, stocznia, warsztat mechaniczny, dworzec kolejowy, zbiorniki melasowe czy benzynowe, wiadukty, przesuwnice, transformatory, ambulatoria, stanowiące przed laty notoryczny słownik życia portowego, brzmią o-



Wybrzeże polskie w czasie dni „Święta Morza"

becnie jak gryzący sarkazm. Koło cywilizacji cofnęło się o całe wieki wstecz.

Pozostała tylko jedna, głęboka świadomość w umysłach zdziesiątkowanej ludności polskiej, ciągnącej ponownie nad historyczne wybrzeże Bałtyku. Wracamy do siebie. Cały sens moralny tego kataklizmu dziejowego, którego skutków nie dostrzegamy wyraźnie jeszcze i dzisiaj, leży dla nas w tym, że w tej nowej i krwawej wędrówce ludów, zainicjowanej przez wodzów plemienia germańskiego, znaleźliśmy się u samej kolebki Polski Chrobrych i Bolesławów. Kto zapragnął cofnąć o całe stulecia historię Europy w przeszłość, musi zebrać wszystkie konsekwencje swego czynu. Kto maszeruje na podbój afrykańskiej Kartaginy, ten ryzykuje byt imperium rzymskiego, kto marzy o podbojach Krzyżaków, ten wskrzesza i otwiera ponownie konsekwencje Grunwaldu.

Procesy dziejowe tworzą nieraz konstrukcje sztuczne i przypadkowe; czasami zaś udaje się rozwiązać jakiś fragment polityczny w sposób zgodny z naturą rzeczy. Wszelkie dowodzenia teoretyczne są w tych wypadkach zawodne. Istnieje natomiast jeden sprawdzian niezawodny. Twór naturalny żyje, twór sztuczny pozostaje w bezwładzie. W pierwszym wypadku wbrew wszelkim przeszkodom objektywnym, wbrew piętrzącym się trudnościom, przejawia się automatyzm biologicznego rozwoju, w drugim tylko kunsztownym i ciągłym wysiłkiem utrzymuje się pozory życia. Historia zna wiele takich przykładów.

I nasze przedwojenne wybrzeże demonstrowało wartość tego prawa historycznego. W ciągu kilkunastu lat — na piaszczystym pustkowiu Gdyni — wyrósł największy port na Bałtyku. Wbrew prawom biologicznym nigdy nie dokonalibyśmy takiego cudu. Czyż mielibyśmy się okłamywać dla czczej narodowej ambicji, że byliśmy najlepszymi w Europie organizatorami, że prześcignęliśmy w koncentracji pracy i kapitałów inne narody na naszym wybrzeżu? Rezultaty nasze były przede wszystkim konsekwencją trafności choćby połowicznej decyzji powiązania organizmu polskiego z morzem. Współcześnie, po drugiej wojnie światowej, stanęliśmy na wybrzeżu Bałtyku w obliczu niepomiernie większych trudności. Kadry fachowe przetrzebione, zaplecze zdewastowane, drogi komunikacyjne zrujnowane, porty zaś pozbawione zostały doszczętnie najelementarniejszych urządzeń technicznych. Ich sytuacja faktyczna nie mogła się równać z sytuacją portów zachodnio-europejskich. Pod względem kapitałowym Polska jest dziś prawdopodobnie najbiedniejszym krajem w Europie. O pomocy zagranicznej w wielkim stylu mowy nie ma. To też mamy i drugą świadomość. Polska będzie tym, czym ją sami uczynimy. Polityka może być słuszna lub błędna, dalekowzroczna lub ciasna. Praca skierowana w stronę biologicznie zdrowych elementów, praca rzetelna i wytrwała jest zawsze w swych rezultatach skuteczna. Na kartach historii możemy stwierdzić zdumiewające przykłady przewartościowania ciężaru gatunkowego całych narodów w ciągu życia jednego pokolenia, w wyniku rezultatów jego własnej pracy. Gdy spoją się organicznie te dwa czynniki, mianowicie właściwa struktura objektywnych warunków i rzetelna praca ludzka, świadoma swego celu, muszą powstawać pozytywne skutki.

Taki właśnie proces przebiegł w ubiegającym roku na naszym wybrzeżu. Można z całym objektywizmem stwierdzić, że w tym najtrudniejszym czasie pobite zostały wszystkie rekordy przeszłości. Każde porównanie, czy to z okresu po pierwszej wojnie światowej, czy też z rozwojem sytuacji w portach zachodnio-europejskich, udowadnia tę prawdę. Oba bowiem czynniki zagrały tu równocześnie. Zaplecze odzyskało swoje wybrzeże morskie, a morze w swej nowej sytuacji geograficzno-politycznej powiązało się organicznie ze swym zapleczem. Ten czynnik strukturalny wywarł potężny wpływ na szybkość i rozmiar rzeczywistego powrotu urządzeń portowych i wybrzeża do życia. Aktualnie przeładowujemy po niecałym roku pracy zwyż 50% tego, co to samo wybrzeże w okręgu delty Wisły przeładowało w najlepszym roku powojennym, przy pełnym wyposażeniu technicznym i 300% tego, co się tu przeładowywało w szóstym roku po pierwszej wojnie. Rezultat ten jest najbardziej rzeczową dokumentacją tego, że obalenie sztucznych linii granicznych pomiędzy polskim zapleczem a wybrzeżem Bałtyku od Szczecina i Świnoujścia po Elbląg i Fromborg stworzyło stan biologiczny tak korzystny, tak naturalny i tak właściwy, że on sam obalił połowę trudności i skutków barbarzyńskiej dewastacji. To jest wkład czynnika politycznego i sytuacyjnego w odbudowę polskiego wybrzeża. Istnieje jeszcze czynnik drugi, tj. praca ludzka.

Jeżeli bowiem przy odbudowie urządzeń przeładunkowych i komunikacyjnych w granicach 25 do 30% stanu przedwojennego przeładować zdołaliśmy powyżej 50% maksymalnego przeładunku z poprzedniego okresu, to stało się to dzięki wysiłkowi pracy wielu grup ludzkich: pracowników portowych, kolejarzy i węglarzy śląskich. Przed tygodniem i Gdynia i Gdańsk — w rzetelnym obecnie wysiłku dla dobra tej samej sprawy — przeładowały oddzielnie pierwszą milionową tonę węgla. Od lipca do maja br. wybrzeże nasze wysłało łącznie dwa miliony ton węgla w świat, nie licząc ilości przeładowywanych również w Szczecinie. Ten rezultat został osiągnięty w ciągu dziesięciu miesięcy rekonstrukcji portów. Na dalsze dwa miliony ton nie będziemy oczekiwać dłużej niż do września, tj. już tylko cztery miesiące.

To jest tylko jeden, najlepszy i najpomyślniejszy wynik. Łączny zaś obrót towarowy do połowy maja br. wyniósł w obu portach zwyż 3 miliony ton. Obrót towarowy pozawęglowy wynosił początkowo nieznaczny odsetek, w kwietniu zaś dosięgał prawie 40% obrotu sumarycznego. Należy wyraźne podkreślić, że rezultaty te w wielkiej mierze są konsekwencją znacznego usprawnienia komunikacji kolejowej. W sierpniu ub. r. dzienny obrót wagonów w portach wynosił średnio 157, w grudniu do-

szedł do 391 wagonów, w miesiącu kwietniu br. zarejestrowano już dziennie 1171 wagonów.

Równolegle możnaby przytaczać długą listę faktów, demonstrujących bez żadnej wątpliwości żywiołowy powrót wybrzeża morskiego do życia. Żadne cyfry i fakty nie zastąpią jednak obrazu bezpośredniej rzeczywistości. Ale i tę rzeczywistość trzeba oglądać nie w statycznym punkcie czasu, ale w rozwoju. Trzeba widzieć wciąż i wciąż i Gdynię, i Gdańsk, i Szczecin, i Elbląg, i Sopoty, i Orłowo, i Tolkmicko, i Łebę, i Postomin, i Derłowo, by zrozumieć cały dynamizm procesu, który odbywa się nad polskim Bałtykiem. Ta konstatacja — po dziesięciu miesiącach pracy w arcytrudnych i skomplikowanych warunkach powinna całemu społeczeństwu dać dużo tematów do myślenia. Ukuliśmy slogan, który obiegł już całą Polskę i który stał się najsilniejszym elementem, jednoczącym nasze społeczeństwo. Slogan ten brzmi: „Frontem do morza". Obecnie trzeba go przekuć na rzeczywistość. Trzeba przetransponować go w całej Polsce z dnia uroczystości morskich, na dzień powszedniej pracy. Wówczas odnajdziemy w nowej Polsce lekarstwo, które wyrwie nas z powojennej depresji psychicznej i otworzy nam możliwości realizowania wielkiej przebudowy wewnętrznej narodu.

inż. E. Kwiatkowski

ZWIĄZKI WYSPY RUGII Z POLSKĄ

Pod koniec wieku XI, kiedy to rycerstwo polskie pod wodzą wojewody Sieciecha znów zdobywa Szczecin i wznawia władztwo piastowskie u ujścia Odry, następuje wspaniały rozkwit portów rańskich Arkony i Korenicy. Pierwsza staje się największym i najbogatszym miastem nad Bałtykiem. Cyfra ludności rańskiej podnosi się do 35.000 ludzi, zajmujących się głównie handlem i żeglugą. Ponieważ w tym czasie następuje osłabienie ruchu wymiennego pomiędzy zachodnią a wschodnią częścią Bałtyku z uwagi na wojny obotrycko-duńskie, tajemnica rozwoju portów Rugii daje się wytłumaczyć głównie pośrednictwem między wielkim i bogatym zapleczem polskim a Skandynawią.

Idea wspólnoty interesów słowiańskich znajduje zrozumienie i wyznawców wśród kapłanów pogańskich Arkony. Tak długo, jak oni będą wywierać przemożny wpływ na sprawy polityczne, Rugia będzie Maltą bałtycką i bastionem walczącej z naporem germańskim Słowiańszczyzny zachodniej. Kapłani będą też inspiratorami wszelkich akcji propolskich. Dlatego Piastowie nie będą ich drażnić chrześcijaństwem, a pierwszy kronikarz polski—Anonim — rzecznik opinii sfer kościelnych w Polsce, będzie objawiał dziwną nienawiść do ludów pomorskich i pominie milczeniem korzyści przymierza z pogańskimi pobratymcami.

W odtworzeniu obrazu walk morskich Ranów posługiwać się więc możemy jedynie kronikami duńskimi i niemieckimi. Przez okres przeszło jednego wieku żeglarze rańscy, obotryccy i pomorscy zwyciężać będą, jako jedyni w Europie, niepokonanych Normanów. Przeciwnik usiłuje wykorzystać naturalną skłonność słowiańską do partykularyzmu i niezgody wewnętrznej. Z wyjątkiem kilku epizodycznych sukcesów aż do połowy XII wieku trwać będzie jednolitość bloku pomorskiego, ubezpieczonego od lądu przez drużynę rycerską Piastów.

Założenia taktyczne flot słowiańskich polegają na genialnym wyczuciu, że jedynie ofenzywa morska może osłabić i zniechęcić Normanów do inwazji. Stąd też obserwujemy niesłychaną wprost częstotliwość ataków i kontrataków, śmiałość uderzeń i ich niszczące skutki. Liczba okrętów-łodzi u Słowian dochodzi do 1500, ówczesna technika stwarza z nich szybkie i zwrotne jednostki, zabierające po 44 ludzi i 2 konie bojowe. Znakomici dowódcy morscy poprowadzą te eskadry do cieśnin duńskich z jednej strony, a z drugiej w okolice dzisiejszego Sztokholmu. Przebieg tych działań wygląda w następujący sposób:

Przez całe ostatne ćwierćwiecze XI w. trwają systematyczne akcje Ranów przeciw wyspom duńskim. Około 1100 r. jedyny niespodziewany wypad zrozpaczonych Danów pod wodzą króla Eryka doprowadza do oblężenia Arkony, ale okup aż nadto przekonywuje Skandynawów tak, że cofają się do kraju. Sukces ten jest tak mało przekonywujący dla samych Danów, że zaraz potem próbują rozbicia jedności przeciwników przez popieranie pretendenta do tronu obotryckiego Henryka Gotszalkowicza. Ten początkowo zwraca się przeciw Arkonie, a nawet korzystając z pokrywy lodowej w cieśninie Strzałowskiej zdobywa gród kapłanów. Wprędce jednak przerzuca się na stronę idei rańskiej i występuje przeciw Danom. Znowu płonie odbudowany Szlezwig.

Akcja przeciw Szlezwigowi rozpoczyna szereg podobnych przeciw innym rozwijającym się na Bałtyku miastom portowym. Jest rzeczą jasną, że inspirują tu kapłani arkońscy, pilnujący dobrobytu i potęgi swego miasta. W tym wypadku są oni także obrońcami handlu morskiego Polski. O łączności interesów Polski i Arkony świadczy najlepiej fakt, że Krzywousty przeprowadza w r. 1130 desant na Rugii ze skutkiem pomyślnym. Jest rzeczą nieprawdopodobną, by w innych okolicznościach udała się podobna operacja, w której obok rycerstwa polskiego bierze udział flota duńska — największy wróg Ranów. Niema żadnych zupełnie danych, by potężne eskadry rugijskie interweniowały zbrojnie.

Nieprzyjaciółkami Arkony są w owym czasie dwa rozrastające się porty szwedzkie: Kongela (w pobliżu dzisiejszego Goeteborga) i Birka

(okręg sztokholmski), a nadto Lubeka, kolonizowana przez Niemców. Przeciwko pierwszym Rugia występuje pośrednio, reorganizując i instruując służbą dotychczas flotę pomorską ks. Wartysława szczecińskiego. W krótkim niezwykle czasie ta siła, która budziła zastrzeżenia samego Krzywoustego, zamienia się na armadę o sile 250—500 okrętów łodzi typu rańskiego, a na jej czele staje brat Wartysława i kuzyn naszego Bolesława, Racibor, — król morski.

Za zgodą władcy polskiego ruszają Pomorzanie najpierw przeciw Kongeli, którą zdobywają w wyniku planowo przeprowadzonego desantu w dniu 10 sierpnia 1135 roku. Sukces jest wspaniały. Olbrzymie bogactwa i tłumy brańców szwedzkich padają łupem żeglarzy polskich. miasto zaś z urządzeniami portowymi pada pastwą pożaru. Ten sam wynik wieńczy wyprawę na Birkę.

Skolei następuje atak na Lubekę, którą już raz poprzednio zburzyli Abotryci. Tym razem rusza z eskadrami rańskimi drugi lennik Bolesława Krzywoustego książę Racę i niszczy owe gniazdo niemieckie nad Bałtykiem.

Podział na dzielnice nie sprzyja pogłębieniu więzów polsko-rańskich. Nie sprzyja także bezpieczeństwu naszych wybrzeży, gdyż odradza się właśnie flota Danów i następuje porozumienie niemiecko-duńskie przeciw jedności słowiańskiej nad morzem. Sama dzielnica pomorska mimo swej łączności z Krakowem staje w obliczu strasznego niebezpieczeństwa, jako niewielka i odosobniona siła.

Koalicja germańska musi przeprowadzać powolne działania, poczynając od najdalej wysuniętych na zachód Obotrytów. Zbiera się przez dłuższy czas siły lądowe i morskie i ogłasza w całej Europie krucjatę przeciw pogańskim Słowianom. Przygotowania mieszają Obotryci w 1143 r. niespodziewanym wypadem desantowym przeciw odbudowanej Lubece. Flota Nikłota zatapia wszystkie statki, stojące w porcie, następnie wysadza na ląd oddziały piesze, które przystępują do oblężenia zamku i kawaleryjskie, które wykonują zagony w głąb terenu. Szturm się nie udaje, ale konnica wraca z łupami. Sprzymierzeńcy germańscy są zaskoczeni i dopiero po czterech latach przystępują do ofenzywy. Wojska saskie otaczają dwie fortece obotryckie: Dąbin i Dymin, flota duńska wysadza posiłki w zatoce wyszomirskiej. Ponieważ na okrętach duńskich brak żołnierzy, wynik bitwy jest przesądzony. Wszystkie okręty duńskie zostają zatopione, a ich dowódca biskup Adcer ledwie ucieka z życiem na wątłym statku handlowym. Na lądzie fortece trzymają się mocno,



załogi ich w wycieczce zadają straszną klęskę Skanom, tak, że dochodzi do pokoju. Okoliczność, że walki toczą się na przedpolu Polski, jest dla nas bardzo pomyślna. Rezultat wojny odbija się jeszcze w korzystniejszy sposób.

Ranowie przystępują teraz do wielkiej dwudziestoletniej ofenzywy przeciw Danii i walki teraz toczą się na wyspach duńskich i w Skanii. Stąd handel polski z Odroujścia odbywa się swobodnie.

Ulegają zupełnemu spustoszeniu wyspy Zelandia i Fonia. Laaland płaci daninę Ranom i Obodrytom, Falster ma z nimi teraz traktat wzajemnej pomocy. Od Szlei aż po Wendsysset (kraniec półwyspu) cały półwysep jutlandzki żyje w wielkiej trwodze przed zagończykami morskimi Słowian. Zorganizowany związek kaperski t. zw. braci Roskildzkich, choć ma 22 okręty i interweniuje w 82 wypadkach, nie jest w stanie odwrócić ciosów. Dania wyludnia się, całe wyspy stają się pustyniami, tłumy jeńców sprzedaje się codzień w Obotrycji.

Floty słowiańskie są u szczytu powodzenia. Niestety, brak silnej armii polskiej zaczyna wywierać swe skutki. Obotryci są naciskani coraz silniej przez Sasów od południa, nie mają dosyć ludzi dla dwóch frontów, Rugii potrzeba także ludzi dla inwazji na Danię. Powoli zaczynają tracić wpływy kapłani, a książęta rańscy przemyśliwują nad sojuszem z Danią.

Około 1158 r. następuje zmiana sytuacji, która już niedługo boleśnie dotknie rozdrobnioną, bezsilną Polskę.

Józef Modrzejewski

Święto Morza w Gdyni



Podejmując tradycję okresu przedwojennego, gdy cały Naród Polski święcił rokrocznie „Święto Morza", Liga Morska w roku ubiegłym zaraz po ustaniu działań wojennych, zorganizowała ponownie na odzyskanym i poszerzonym Wybrzeżu to radosne święto.

Po roku usilnej i wytężonej pracy w całym kraju, lecz szczególnie trudnej i doniosłej na Wybrzeżu i w portach, obchodziliśmy po raz drugi nie mniej radośnie, lecz bardziej uroczyście i z większą wiarą, iż podołamy piętrzącym się trudnościom i stojącym przed nami zadaniom, tegoroczne „Święto Morza".

Punktem centralnym uroczystości była Gdynia, miasto i port, z którego zawsze byliśmy dumni, a które wobec całego świata było najbardziej przekonywującym dowodem, iż Polska zasługuje na wolny dostęp do morza, potrzebuje własnych portów, oraz, że Polacy potrafią być narodem morskim.

Na zdjęciu od strony lewej do prawej widzimy wojewodę gdańskiego Zrałka, Marszałka Polski Michała Żymierskiego, admirała A. Mohuczego i Delegata Rządu dla spraw Wybrzeża, min. E. Kwiatkowskiego w czasie słuchania Mszy św. na Górze Kamiennej.

Połowy śledzi norweskich

Dziedzina handlu śledziem solonym i świeżym należy do trudnej i ryzykownej, przeto kupiec zamierzający importować śledzie, powinien zapoznać się szczegółowo z towaroznawstwem śledzi oraz zwyczajami handlowymi tego kraju, z którego towar zamierza sprowadzać. Jak wygląda ta dziedzina życia gospodarczego w Norwegii, dowiemy się poniżej.

Zacznijmy od podziału zoologicznego na rasy. Zasadniczo należy tu uwzględnić dwie rasy:

1) Śledź z północnej części Oceanu Atlantyckiego, który podczas lata przebywa przeważnie na pełnym morzu, natomiast zimą i wczesną wiosną składa ikrę w pobliżu wybrzeży. Jest to ryba duża, długości ponad 30 cm., niektóre zaś okazy sięgają do 50 cm. Można je podzielić na dwie grupy:

a) śledź islandzki o większych oczach, wąskiej głowie i dość długim ogonie, oraz b) śledź norweski o mniejszych oczach, szerszej głowie i krótszym ogonie.

2) Śledź z Morza Północnego, przebywający stale na otwartym morzu od wybrzeży wysp szetlandzkich aż po Skagerak i Kattegat. W lecie i jesienią składa ikrę na dnie płaszczystym lub kamienistym na głębokości do 100 m. Do grupy a) można zaliczyć śledzia z północnej części Morza Północnego, który jest bardzo tłusty i należy do najlepszego gatunku w handlu, poławiany w okolicach wysp szetlandzkich i Szkocji. Do grupy b) należy zaliczyć śledzia z południowej części Morza Północnego. Śledź ten jest stosunkowo małych wymiarów i najwięcej konsumowany przez narody cywilizowane.

Najmłodszy śledź jednoroczny nosi nazwę „musse“ i przebywa w okolicach Vaagsfjord - Senia w miesiącach od lutego do kwietnia. Dwuroczny śledź „blaadsild“ trzyma się przeważnie fiordów wzdłuż całego wybrzeża norweskiego aż pod Murmańsk. Późniejsze lata (od 3 do 4 lat) spędza na pełnym morzu i niekiedy przychodzi nieregularnie do wybrzeży norweskich w okolice Trondelagsfjord, Tromsë lub Finnmark.

W fiordach tych znajduje bardzo bogate pożywienie, na skutek czego staje się bardzo tłustym i w handlu nazwanym „Fedsild“.

Po dłuższym lub krótszym zatrzymaniu się we fiordach, przeważnie od czerwca do listopada, opuszcza wybrzeże, aby ponowić swoje odwiedziny z dalekiego morza w miesiącach zimowych w stadium zupełnie płciowo rozwiniętym. Jest to już śledź duży i z tego powodu nazwany „Storsild“ lub „Slosild“. Ukazuje się w pobliżu wybrzeży od grudnia do kwietnia o rozwiniętych gonadach rozrodczych w wieku już ponad 4 lat. Mniejwięcej od połowy lutego śledź ten zaczyna składać ikrę, aby po miesiącu stać się pustym i wytartym. Z powodu poławiania go w wczesnych miesiącach wiosny, przyjmuje on nazwę „Vaarsild“.

Na połowy zimowe składają się dwa zasadnicze gatunki: 1) slosild i 2) vaarsild.

Storsild lub inaczej slosild, jest to śledź duży, przeważnie objętościowo większy od varrsild w granicach od 30 do 37 cm. długości, przy czym należy zaznaczyć, że wielkość ich jest dość równomierna. Wiek tych śledzi oblicza się od 5 do 13 lat, chociaż można również spotkać starsze osobniki do lat 20. Naogół trudno jest ustalić wiek dokładnie, raczej określenie nosi charakter problematyczny.

Storsild jest śledziem płciowo dojrzałym o rozwiniętych gonadach rozrodczych, a więc posiadający dużo kry lub mleczka, zwłaszcza w miesiącu styczniu, kiedy jest w stadium krótko przed składaniem ikry. W tym czasie jest on również bardzo tłusty, pełny i mocny w swej konstrukcji. Nie jest nigdy poławiany w stanie częściowo wytartym, przeto stanowi surowiec najdroższy i najwartościowszy ze śledzi zimowych. Zawartość tłuszczu waha się od 10 do 16%.

Pojawia się w pobliżu wybrzeży i w fiordach późną jesienią od grudnia do połowy lutego w południowej części Norwegii, na przestrzeni od Trondheim do Bergen.

Vaarsild śledź wczesno wiosenny jest również dużym, płciowo zupełnie dojrzałym, lecz mniej tłustym niż Storsild (po norwesku stor — wielki, sild — śledź). Zawartość tłuszczu posiada od 4 do 10%. Długość jego nie przekracza 37 cm. Z powodu częściowego wytarcia przedstawia on mniejszą wartość w handlu.
W końcu marca i w kwietniu śledź ten jest już zwykle po tarle, przyjmując kształt więcej wydłużony z utraty organów rozrodczych. Jest on chudy, przeto w handlu przedstawia mniejszą wartość. W handlu gatunek śledzia wytartego nosi nazwę „Tom“, czyli pusty.

Miejsca połowów śledzi norweskich są bardzo zmienne i niepewne, przy czym nigdy nie można przewidzieć, w jakich ilościach pojawia się w następnym sezonie. Niekiedy napływają w olbrzymich, niezliczonych gromadach do fiordów, — innym razem znajdują się zdala od wybrzeży w odległości mniejwięcej od 20 do 50 mil. Naogół jednak śledzie dojrzałe do składania ikry wędrują przeważnie na spokojniejsze miejsca do fiordów, aby na niewielkich głębokościach kontynuować w dogodnych warunkach swe tarło. W ostatnich latach ławice przesunęły się więcej do południowej części Norwegii oraz wykazują skłonności do przebywania przez dłuższy czas we fiordach, co ma dla rybołóstwa nieocenione znaczenie, bowiem uprawianie połowów blisko wybrzeży oraz w niezliczonych zatokach kolosalnie ułatwia pracę.

Centralnym punktem połowów zimowych są okolice miasta Bergen. Na północ od Bergen poprzez miejscowości rybackie aż do Trondjem odbywają się połowy śledzi Storsild. Na południe od Bergen jest uprawiane rybołóstwo śledzi Vaarsild.

Bergen jest punktem rozdzielczym dla połowów dwóch odmiennych gatunków (handlowo) śledzi.

Teofil Serwa

WARMIA I MAZURY

Na obszarze dzisiejszego województwa Mazurskiego istniały dwie grupy etniczne, zanim ukazał się zakon niemiecki, a mianowicie: słowiańska (polska), która z zachodu przenikała przez dolną Wisłę, od południa zaś z ziemi Chełmińskiej i rdzennego starego Mazowsza, oraz pruska, zajmująca resztę terenu aż po brzegi Bałtyku. Losy tych dwu grup etnicznych układają się różnie w toku dziejów. Prusacy, pomimo, iż zakon nie stosował do nich ani przymusowego nawracania, ani też ich nie tępił (zbyt cennym był człowiek w leśnych pustaciach, by go niszczyć i pozbywać się siły roboczej), ginęli jako samoistna grupa etniczna z taką szybkością, iż już w początkach XVI w. nie było dla kogo kazać w kościołach po prusku.

Składały się na tę katastrofę narodu pruskiego różne powody: nikły zasób własnej kultury, niemiecka kolonizacja chłopska, poczucie niższości politycznej i kulturalnej w stosunku do otoczenia, wyniszczenie, wreszcie pogłowia ludności przez długotrwałe wojny, jakie Zakon prowadził w XV i XVI w. przeważnie z ludnością pruską. Prusacy zatracali się bądź w niemieckim, bądź też w polskim otoczu. Można przyjąć bez wielkiego ryzyka, że znaczna ilość polskiej ludności Warmii, to spolszczeni Prusacy.

Jeżeli chodzi o polską grupę etniczną, to losy jej były całkiem odmienne. Trwała ona silnie przy swojej kulturze narodowej. Emigranci polscy z Zachodu zaludnili powiaty nadwiślańskie i przeniknęli aż do północnej Warmii i jako obywatele książęco-biskupiej zrazu enklawy w państwie Zakonnym, a później w dawnej Rzeczypospolitej byli jej obywatelami aż po pierwszy rozbiór. Wychodźcy z ziemi Chełmińskiej zasiedlili południe Warmii, emigranci zaś ze Starego Mazowsza, Mazurzy, ciągnęli w swym ruchu kolonizacyjnym aż pod sam Królewiec, zasiedli zwartą masą na południowo-wschodzie terenu, tworząc t. zw. Mazury. Sekularyzacja Zakonu, dokonana przez Albrechta Brandenburskiego, uczyniła z nich poddanych księcia pruskiego i przyniosła im reformację. To rozbicie wyznaniowe grupy etnicznej polskiej odbiło się niekorzystnie na dalszych losach Mazurów.

Nici kulturalne, łączące ich z macierzą, nadwątliły się, jeżeli całkowicie nie zerwały. Mazurzy pozostawieni sami sobie przetrawiali jedyny okres twórczości kulturalnej polskiej, mianowicie szesnastowieczny okres Reformacji, co sprawiało, iż postylla Reja, lub psałterz Kochanowskiego były do ostatnich czasów księgami żywymi, jedynymi nieomal źródłami, z jakich czerpano na Mazowszu polskość.

To wyodrębnienie się Mazurów miało również skutki polityczne. Bardzo katolicka Polska stawała się dla nich coraz bardziej obcą. Nie czuli się z nią związani, coraz bardziej stawali się mówiącymi po polsku Prusakami. Dopiero początek XIX w. przyniósł pod tym względem zasadnicze zmiany. Dzięki wybitnym działaczom Gizewiuszowi i Mrongowiuszowi i innym, poczęła się budzić świadomość polskości. Powstały związki polskie, zrodził się ruch gromadzki, będący protestem Mazurów przeciw germanizacji ich kościoła. Są oni Polakami z duchowej kultury i poczucia narodowego.

Ta część polskiej grupy etnicznej, która zamieszkała Warmię, znalazła się w odmiennym, o wiele pomyślniejszym położeniu. Jeszcze w czasach Zakonu biskupstwo warmijskie korzystało z całkowitej autonomii politycznej. Biskup warmijski na jednej trzeciej terenu, który podlegał już jurysdykcji duszpasterskiej, był udzielnym niezależnym władcą. Gdy biskupstwo warmijskie przeszło w ręce polskie, gdy na stolcu książęcym zasiedli Polacy, ludzie tej miary, co Kromer, Hozjusz, Potocki, Szyszkowski, Szembek, Grabowski — wpływy kulturalne polskie rozlewały się szeroką falą po Warmii. Kościoły warmijskie pełne są pamiątek polskich. Barok na całym obszarze b. Prus Wschodnich jest dziełem rąk polskich, biskupów Polaków i polskich rzemieślników i artystów z Krakowa i Wilna.

Polskość Warmii zresztą nigdy nie zmierzchła. Do ostatnich czasów tu, na Warmii, był bastion polskości, stąd szedł ruch oporu i Warmia przede wszystkim była źródłem energii, która temu oporowi nadawała żywiołową siłę.

Mazowsze mówi do dziś dnia tym narzeczem, jakim mówi się w Przasnyskim, czy na Kujawach. Warmia nie mazurzy, zatraciła natomiast nosówki. Zachowała ona w swym słownictwie istne relikty pradawnej polszczyzny, słowa, które w żywej mowie polskiej wymarły od stuleci. I ta archaiczność gwary warmijskiej nadaje jej swoisty urok i krasę.

Inż. Jan Grabowski



UWAGI O TRAMPINGU



T r a m p i n g—definicja. Według Hamanna „trampem jest statek, przeważnie średnich rozmiarów, z reguły bez żadnych specjalnych urządzeń, który w wolnym, czyli dzikim ruchu, zawija tylko do tych portów, w których spodziewa się otrzymać ładunki, dające zyski". Zaś wg Lohsego „trampem jest statek, który, nie związany czasem ani portem (t. zn. bez ustalonego rozkładu jazdy), ubiega się o ładunki na płaszczyźnie wolnej konkurencji".

Ustawodawstwo angielskie, które przy wypłacie subsydiów dla trampingu, musiało dać jego definicję, **uważa za tramp każdy statek, który podczas jednej podróży transportuje ładunek dla jednego załadowcy, t. zn. na podstawie jednego czarteru**. (Po angielsku tramp „contract carriers").

Reasumując, stwierdzić można, że większość definicji posiada wspólne momenty, które najlepiej oddaje zwięzłe ujęcie dra Schulz-Kiesowa*): **„Armator trampowy jest przewoźnikiem transportującym w ciągu jednej podróży towary dostarczone przez jednego załadowcę lub też opierającym swoją działalność wyłącznie na podstawie jednego czarteru, albo kontraktu przewozowego".**

Nie zawsze jednak typ statku trampowego lub liniowego (pracującego na liniach regularnych) jest ściśle określony z technicznego punktu widzenia. W razie bowiem potrzeby armatorzy przerzucają statki z linii regularnych do trampingu i odwrotnie. W okresie większego zapotrzebowania na tonaż dla przewozu towarów masowych, statki z linii regularnych przerzucane są do pracy w trampingu ,i odwrotnie — gdy wzrasta przewóz ładunków drobnicowych, trampy zatrudnia się na linii. Jednakże cechą charakterystyczną trampów jest przystosowanie ich ładowni do przewozu ładunków masowych. Los zaś weteranów liniowych jest często ten, że po odpowiedniej przeróbce kończą one swój żywot jako trampy. A więc charakter zatrudnienia statku cechuje go od przynależności do trampingu lub nie.

Żeglugę nieregularną Ivar Buxell (Tramping i żegluga regularna — Gdynia 1938 — wydawn. Instytutu Bałtyckiego) dzieli na 3 grupy:

1) trampy w pełnym tego słowa znaczeniu, t. zw. trampy dzikie, nie związane żadnymi kontraktami, ani też nie mające żadnych specjalnie obranych szlaków i zabierające ładunki, gdzie się da;

2) trampy stanowiące własność jakiegoś przedsiębiorstwa przemysłowego, huty lub koncernu, albo związane z tym przedsiębiorstwem długoletnimi kontraktami przewozowymi, lub też statki związane time-charter ami, t. j. obsługujące przez dłuższy czas lub stale określone transporty;

3) za trzecią formę trampingu uważać należy wszystkie statki obsługujące transporty specjalne, jak statki owocowe, tankowce (i obecnie obsługujące transporty repatriacyjne).

Do grupy pierwszej należą wszystkie statki, które na płaszczyźnie wolnej konkurencji zabierają każdego rodzaju ładunki. Należą do niej m. in. węglowce oraz statki do przewozu drzewa; nie zalicza się ich zazwyczaj do flot specjalnych (np. tankowców do przewozu paliwa płynnego), ponieważ zasadniczo są one w stanie trasportować również inne ładunki, np. złom, rudę, zboże i t. p.

Dr. Feliks Hilchen (w swej pracy „Żegluga Morska", L. M. K. 1939) żeglugą trampową nazywa wynajmowanie statku od wypadku do wypadku w razie zaistnienia towaru. Żegluga trampowa nie odnosi się więc do rodzaju statku, ale należy jej szukać w różnicy struktury i organizacji przewozu oraz stosunku przewożącego do wysyłającego towar.

II. Wielkość statków trampowych. Typowy tramp oceaniczny miał przed ostatnią wojną od 3 do 6.000 BRT, a szybkość jego wynosiła przeważnie od 10 do 12 węzłów.

---

*) Schulz-Kiesow „Freie Seeschiffahrt oder Konferenzen", Jena 1937.

Oceaniczne statki towarowe (wybudowane przez anglo-sasów w okresie wojny) użytkowane obecnie w warunkach ściśle powojennych prawie wyłącznie jako trampy — są znacznie większe:

*) Rodzaj statku	bandera	TDW	Szybkość węzłów	Ogólny koszt Ł	Koszt 1 TDW w Ł
statek towarowy	bryt.	9.500	12	230.000	24
„ „	„	12.000	15	500.000	42
„ „Liberty	amer.	10.500	10,5	175.000	17
„ „Victory	amer.	10.500	15	267.000	25

W najbliższych miesiącach poważny wpływ na kształtowanie się cen budowy statków na świecie niewątpliwie wywrze rozdysponowanie tej amerykańskiej nadwyżki tonażowej. Wiele z tych statków przejdzie do trampingu, co wywrze także swój wpływ na rynek frachtowy i na same cechy trampowców.

III. Zakres trampingu. — Podstawą umiejętności prowadzenia żeglugi trampowej jest w/g Hilchena dokładna znajomość stanu i potrzeb przewozowych całego świata. Od siebie nawiasem dodam, że znajomość rynku frachtowego (ceny za przewoźne i możność uzyskania ładunków) ograniczonego akwenu, powiedzmy basenu morza Północnego i Bałtyckiego, powinna nam na początek wystarczyć. Domeną trampa pozostaną zawsze surowce w całookrętowych ładunkach (przewozy masowe), a więc polska żegluga zainteresowana dzisiaj przede wszystkim w wywozie naszego węgla, którego łakną wszystkie kraje basenu bałtyckiego, oraz w przywozie rudy i złomu — będzie miała zapewnione zatrudnienie.

Opierając się na statystyce, Schulz-Kiesow starał się uwidocznić procent światowej żeglugi, zajętej w trampingu i doszedł do wniosku, że w roku 1936-tym 27% całej floty światowej było zajęte w przewozach trampowych. W 1934 r .żeglugą trampową zajmowało się w Niemczech 17,6%, t. j. 1/6 floty handlowej niemieckiej. W tej liczbie żeglugą trampową północną i 433.910 ton, co daje przeciętną na 1 statek ok. 1.600 ton B. R. Jednakże trampy bałtyckie były jeszcze mniejsze — przeciętnie ok. 1.000 ton na statek. Przed 1-szą wojną światową 1914—1918 r. Niemcy okazywały małe zainteresowanie żeglugą trampową, którą ograniczyły do małych statków do przewozu drzewa na Bałtyku, to też przewóz masowych całookrętowych ładunków do Niemiec odbywał się pod obcą banderą. Jednakże po tamtej wojnie zwróciły one baczniejszą uwagę na tramping i — pomimo budowy kolosów oceanicznych luksusowych linerów w rodzaju „Columbus'a", „Europy" i „Bremen'a" — rozwinęły znacznie swą flotę trampową.

IV. Tramping małotonażowy. — Największą flotę trampową posiadały przed ostatnią wojną Grecja i Norwegia. Natomiast na Bałtyku i Morzu Północnym w ostatnich kilku latach przed 1939 r. rozwinął się tramping małotonażowy statkami poniżej 1.000 B. R. T., zwłaszcza o napędzie motorowym. Przodowały tu bandery holenderska, duńska, niemiecka i szwedzka.

W eksploatacji tych trampów występowały głównie 2 formy: 1) eksploatacja trampów przez maklerów lub firmy spedytorskie — z reguły firma taka pracowała na 2—3 statkach; 2) eksploatacja trampów przez doświadczonych szyprów we własnym zakresie, przy pewnym udziale rodziny w charakterze załogi. Tu z reguły w grę wchodził tylko 1 statek, prowadzony osobiście przez szypra-armatora.

W Grecji również bardzo często pojedyńczy właściciel trampa jest jego kapitanem, ale odmienny jest sam statek. Grecy kupowali statki towarowe stare, ale nadające się jeszcze do ruchu. Były to statki dość duże, o nieskomplikowanych maszynach. Główna oszczędność — to zbędność wysoce wykwalifikowanej załogi, no i tanie koszty nabycia statku. Również oceaniczny tramping norweski, duński i szwedzki nosił już odmienny charakter. Statki były nowe, kosztowne, ale ekonomiczne w eksploatacji, choć wymagające kwalifikowanej załogi — dużą ich część stanowiły motorowce.

Natomiast większa część flot bałtyckich składała się ze średnich i małych trampów parowych, a więc Łotwa, Estonia, Finlandia, rozbudowały w głównej mierze swój tonaż trampowy — jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż Bałtyk, na którym zawsze przeważa ruch towarów masowych, jest siłą rzeczy obsługiwany w głównej mierze przez trampy. Rozwój naszej floty handlowej powinniśmy oprzeć w większej niż poprzednio mierze także na flocie trampowej.

mgr. B. Krzywiec

UWAGA*) to nie jest cena własnych kosztów. Jest to cena (poniżej kosztów własnych) rozdysponowywanych obecnie przez Stany Zjednoczone statków przeznaczonych do sprzedaży z posiadanej nadwyżki tonażowej 10 milj. ton.



Zabezpieczenie półwyspu helskiego

„Opracowane na podstawie referatu inż. Z. Adamskiego w sprawie zabezpieczenia półwyspu helskiego"

Tegoroczne silne burze sztormowe o rozmiarach, przewyższających burze z roku 1926, a szczególnie jedna z nich w dniu 18—19 lutego, jak stwierdzają naoczni świadkowie, dorównująca rozmiarami katastrofalnej burzy, jaka miała miejsce w roku 1913-14, spowodowały dość duże uszkodzenia brzegów, a szczególnie półwyspu helskiego. Okres tych burz przeciągał się z przerwami od listopada 1945 r. niemal do końca lutego. Ponadto silnemu falowaniu towarzyszyło dość duże podniesienie się stanu wody, które, jak stwierdzono, np. podczas sztormu w dniu 18.II.46, dochodziło do poziomu + 1,5 m ponad NN. Podniesienie to, rzecz zrozumiała, powiększyło niszczące działanie morza na brzegi.

Najbardziej atakowanym i zagrożonym jest odcinek, leżący na wschód od portu Władysławowo w stronę Chałup na dług. ok. 3 km. Niemniej stwierdzono, że atakowany jest i ulega niszczeniu niemal cały brzeg półwyspu od strony morza otwartego, np. odc. Jurata, gdzie budynek dawnych kąpielisk morskich został już podmyty i uległ częściowemu zrujnowaniu.

Na wspomnianym zaś odcinku na wschód od Władysławowa w stronę Chałup przy silniejszym falowaniu następuje przelewanie się fali przez pozostałości uprzednio rozmytej przedniej wydmy, następnie wypełnienie niżej położonych miejsc, tak, że woda podchodziła już do toru kolejowego, po rozmyciu nasypu (w kilku miejscach podczas ostatniego sztormu), przedostając się niżej położonymi miejscami do zatoki.

Praktycznie zatem biorąc, istnieje już podczas sztormów połączenie się wód morza otwartego z zatoką.

Co do kwestii powstania półwyspu istniały dwie hipotezy. Od czasu zaś ukazania się pracy A. Philippsona „Ueber die Typen der Kuestenformen" istnieje już nie hipoteza, ale teoria, że półwysep helski jest wałem usypanym na dnie morza przez przesuwające się piaski z zachodu wzdłuż południowych brzegów Bałtyku (od Świnoujścia do Wielkiej Wsi).

Powstanie półwyspu spowodowane zostało stałym ruchem piasku, który w wypadkowej odbywa się z zachodu na wschód pod wpływem przeważających wiatrów zachodnich.

Ten stały ruch piasków powoduje i dzisiaj dalsze tworzenie się półwyspu, t. j. wydłużanie się jego na końcu, wprawdzie już w tempie powolniejszym, gdyż wydłużenie to zachodzi na większej głębokości. Niemniej jednak wg. danych, jakie były w posiadaniu dawnego Urzędu Morskiego, stwierdzono, że w przeciągu ok. ostatnich 70 lat przyrost półwyspu na końcu wyniósł ok. 200 mb.

Ruch tych piasków odbywa się wzdłuż brzegów całego półwyspu. A dzieje się to wskutek powstałych prądów wzburzonych falowaniem morza, a głównie wskutek zygzakowatego przesuwania się piasków już na samym brzegu, który w wypadkowej daje ruch postępowy wzdłuż brzegu.

Kosztem tych wędrujących piasków następuje ciągłe narastanie długości półwyspu. Natomiast na samym brzegu, biorąc na pierwszy rzut oka, istniała względna równowaga pomiędzy zabieranymi piaskami w jednym okresie, a nasuwanymi w innym. Morze posiadało tu charakter niszcząco-twórczy.

Jeżeli jednak przyjąć dla obserwacji okres dłuższy, kilkuletni, to daje się stwierdzić, że zachodził stały ubytek i cofanie się brzegu. Takie cofanie się brzegu wg. niem. publikacji dr. inż. Heisera „O budowie umocnień brzegowych nad Bałtykiem" dla brzegów Pomorza Zachodniego wynosiło średnio ok. 1 m rocznie. Dla Helu ścisłych danych niema. Jednak brzegi były stale podmywane, a wg. opinii naocznych świadków zjawisko trwałego ubytku stwierdzono na odcinku Chałup, Kuźnicy i Juraty. Założone specjalnie przed wojną przez Urząd Morski bazy kontrolne z pali zabitych wzdłuż wydm koło Chałup na dług. ok. 3 km, już w okresie kilkuletnim potwierdziły to zjawisko. Z tych względów istniała potrzeba planowego zabezpieczenia brzegów półwyspu helskiego. A była ona tym aktualniejsza, gdyż należało się liczyć z szerokością półwyspu, która miejscami wynosiła około 100 m.

Sytuacja zmieniła się nieco na niekorzyść z chwilą wybudowania portu we Władysławowie. Należało przypuszczać, że z tą chwilą nastąpi zachwianie równowagi, co do istniejącego ruchu piasku, gdyż wybudowany port spowoduje zatrzymanie się piasków po stronie zachodniej, szczególnie w początkowym okresie jego istnienia.

Przy rozpatrywaniu kwestii budowy portu, ówczesna Rada Techniczna dla spraw morskich dostatecznie doceniła to zagadnienie i postawiła zasadnicze pytanie: „czy wybudowany port nie wywrze zbyt ujemnego oddziaływania na brzegi w najbliższym jego sąsiedztwie, a także i w dalszej odległości oraz czy wskutek zakłócenia istniejącego regimu ruchu piasków i zatrzymania ich po stronie zachodniej portu nie zagrozi to nawet istnieniu całości półwyspu helskiego".

Rada Techniczna doszła wówczas do wniosku, że wybudowany port bezwątpienia naruszy ruch piasków w pierwszych latach po wybudowaniu go i wywrze ujemny wpływ na brzegi półwyspu helskiego. Ujemny ten wpływ nie będzie tak wielki, aby należało się obawiać stanu katastrofalnego, a przytym istnieją środki techniczne, które wystarczają w zupełności do zapobieżenia temu. Konieczność zaś wykonania umocnień nie będzie spowodowana wyłącznie powstaniem portu, gdyż brzegi półwyspu helskiego, pomimo, że portu niema, są podmywane i wymagają stałego wykonywania ubezpieczeń brzegowych, coraz to w innych miejscach. Wybudowany zatem port, o ile nawet wywrze ujemny wpływ, to tylko conajwyżej spowoduje wykonanie tych ubezpieczeń w szybszym tempie.

Dziś po ponownym objęciu wybrzeża, t. j. po z górą 5-letniej okupacji, a z górą 8 lat od czasu istnienia portu Władysławowo, stwierdzić trzeba, że brzeg na odcinku począwszy ok. 0,5 km na wschód od portu Władysławowo w stronę Chałup, uległ dość znacznemu zniszczeniu. Podczas okupacji dokonywane były próby zabezpieczenia brzegu za pomocą palisady, jednak nie dało to żadnego rezultatu, gdyż brzeg pomimo to był zabierany.

Rozpatrując tę kwestię można stwierdzić na podstawie obserwacji po okresie z górą 8-miu lat od czasu wybudowania portu, że przyczynił się w pewnym stopniu do szybszego ubytku brzegu, wskutek zatrzymania piasków po stronie zachodniej portu i niemożności uzupełniania go po stronie wschodniej.

Jednak prowadzone obserwacje i badania do 1938 r. pozwoliły zauważyć na podstawie okresowych pomiarów, że piaski już wówczas zaczęły częściowo opływać port (wg. referatu inż. Z. Adamskiego na zjazd inżynierów portowych Państw Bałtyckich) i pewna ich część wynoszona była na stronę wschodnią.

Dzisiaj przypuszczalnie przenoszenie to odbywa się na większą skalę, na co wskazuje mielizna, utworzona wzdłuż falochronu zachodniego, sięgająca do głębokości — 2 m.

Dlatego z dużą pewnością można zaryzykować twierdzenie, że dla brzegów po stronie wschodniej kryzys, wynikły z powodu zatrzymania się piasków po stronie zachodniej, już minął i w znacznym stopniu nastąpił powrót do równowagi.

Jeżeli jednak pomimo przywrócenia tej równowagi nastąpiło znaczne uszkodzenie brzegu, to należy to przypisać temu, że brzegi półwyspu jeszcze przed wybudowaniem portu były niszczone, co pociągało za sobą konieczność wykonywania opasek, jak np. przed Chałupami, koło Kuźnicy itp.

Rozpatrując sprawę konieczności zabezpieczenia półwyspu helskiego, należy rozpatrzyć trzy zasadnicze kwestie:

1) czy bronić półwyspu helskiego,

2) czy ze względów technicznych możliwa jest jego obrona.

3) możliwości warunków finansowych dla zrealizowania zabezpieczenia.

Ad 1). W razie niezabezpieczenia półwyspu, a narazie przynajmniej na dług. ok. 3 km, może zajść wypadek przerwania półwyspu.

Jeżeli samo przerwanie byłoby kwestią drugorzędną, to jednak możnaby dzisiaj postawić tezę, że w ślad za przerwaniem półwyspu poszłoby z czasem zupełne jego zniszczenie, co tym łatwiej mogłoby nastąpić wobec znacznego zniszczenia drzewostanu podczas wojny, jako naturalnej ochrony półwyspu.

Abstrachując narazie od kwestii utrzymania tego pasa ziemi wraz z istniejącymi tam osiedlami, jako zabezpieczenie wartości materialnej, możnaby postawić tezę, że przerwanie półwyspu, a potem jego zniszczenie:

a) zmieniłoby stan bezpieczeństwa portów w Gdyni i Gdańsku,

b) przypuszczalnie spowodowałoby zmiany konfiguracji brzegów zatoki Gdańskiej, a szczególnie niskich brzegów przy Pucku, jak również zmiany dna samej zatoki.

Już z tych względów nie może być dopuszczone zniszczenie półwyspu.

Obliczając teraz wartość chronionego objektu, jakim jest całość półwyspu helskiego, to przyjąć można, że wartość całego półwyspu, t. j. jego teren, istniejące osiedla i porty, kolej itp., można oszacować na sumę ok. 50—60 milj. przedwojennych złotych. Koszt zaś zabezpieczenia planowego trwałego wyniósłby na przedwojenne złote ok. 10—12 milj. złotych.

Ad 2). Pytanie zostało postawione z uwagi na głębiej sięgającą przyczynę, a mianowicie, że wobec zahamowania ruchu piasku na skutek wybudowanego portu, wykonana budowa umocnienia brzegu na skutek zabierania piasków, a nie uzupełniana nowymi, mogłaby ulec podmyciu, a z czasem nawet zniszczeniu.

Zatem należałoby ufundować taką budowlę, która by uwzględniała wypadek stałego podmywania aż do pewnego kresu, co z punktu widzenia technicznego jest możliwe. Oczywiście nastąpiłyby pewne trudności z powodu głębszego zafundowania budowy, a także większe koszta. Przypuszczać jednak należy, że sprawa nie wyglądałaby tak groźnie, wobec pewnego już powrotu do równowagi i uzupełnienia piasków. W najgorszym zaś wypadku nastąpiłoby pewne stosunkowo niewielkie pogłębienie, które nie sięgałoby więcej jak do — 1 m lub — 1,5 m, gdyby projektowano tylko umocnienie podłużne.

Ponadto dla przeciwdziałania zabieraniu piasków z przed umocnienia podłużnego, mogą być zastosowane ostrogi poprzeczne.

Ad 3). W uwzględnieniu punktów 1 i 2 kwestia ta zasadniczo nie powinna istnieć i nastręczać trudności. Jednak biorąc pod uwagę konieczność zabezpieczenia możliwie fundamentalnymi i trwałymi budowlami, a także ew. potrzebą zabezpieczenia całego półwyspu w jak najprędszym czasie, należałoby się liczyć ze znacznym wydatkiem, wynoszącym ok. 500 milj. złotych, co ze względu na inne wydatki Skarbu Państwa, byłoby dość trudne. Z tych względów w pierwszym roku wykonany byłby odcinek najbardziej zagrożony na dług. ok. 3 km.

Reasumując powyższe, należy powiedzieć:

1) Półwysep helski winien być zabezpieczony na całej długości od strony morza otwartego, przytym budowlami trwałymi i to w stosunkowo prędkim czasie.

O samym doraźnym zabezpieczeniu nie może być mowy. Technicznie bowiem sprawy to nie rozwiąże, gdyż nie da żadnych efektów, a pociągnęłoby tylko za sobą znaczne i zbędne koszta.

2) W roku obecnym winno być wykonane zabezpieczenie przynajmniej na dług. ok. 3 km w stronę Chałup.

3) Dalsze zabezpieczenie winno być wykonywane planowo zaraz w następnym roku znowu w miejscach bardziej zagrożonych, tak, żeby poszczególne fragmenty w końcu stanowiły pewną systematyczną całość.



„Święto Morza" na Wybrzeżu

Uroczystości „Święta Morza" na Wybrzeżu rozpoczęto apelem dnia 27 b. m. o godz. 20 dla uczczenia bohaterów Westerplatte.

U stóp mauzoleum, gdzie wypisane są nazwiska poległych, Marszałek Polski Michał Żymierski przyjął raport Komandora Dąbrowskiego, zastępcy dowódcy historycznej obrony Westerplatte w r. 1939. Komandor Dąbrowski złożył wieniec na grobie współtowarzyszy broni. Minutą ciszy uczczono pamięć poległych. Po dokonaniu przeglądu kompanii Marynarki Wojennej, Marszałek Żymierski odpłynął ścigaczem do Sopot, gdzie na redzie dokonał przeglądu jednostek Marynarki Wojennej.

Główne uroczystości rozpoczęły się w Gdyni dnia 28 b. m. o godz. 9 Mszą Św. na placu Grunwaldzkim u stóp Kamiennej Góry. Ołtarz i plac wspaniale udekorowano flagami, poniżej zajęły miejsca — grupa obrońców Westerplatte, poczty sztandarowe, delegacje, Marynarka Wojenna i artyleria przeciwlotnicza. Plac na Kamiennej Górze i zbocza wypełniły tłumy publiczności. Hymnem admiralskim orkiestra Marynarki Wojennej powitała admirała Mohuczego, który przyjął raport i dokonał przeglądu wojsk. Następnie admirał z otoczeniem powitał przybywającego Marszałka Polski w mundurze admiralskim.

Po przeglądzie odbyła się Msza Święta. Po Mszy Marszałek wygłosił przemówienie, w którym, między innymi, powiedział:

„Żołnierz i marynarz, robotnik, chłop i inteligent, nie poskąpią na przyszłość swoich rąk i rozumu, nie osłabią wysiłku w pracy, by utrwalić i należycie wykorzystać nasze możliwości morskie. Z narodu i kraju lądowego stajemy się narodem i krajem lądowo-morskim i taką Polskę przekażemy przyszłym pokoleniom, które nie zaznają nędzy, głodu, krzywdy i cierpień".

Na zakończenie przemówienia Marszałek wzniósł okrzyk: „Niech żyje wolna, niepodległa, demokratyczna Polska o szerokim dostępie do morza". Tysiączne tłumy zebranych powtórzyły okrzyk z entuzjazmem, poczym odśpiewano hymn narodowy.

Następnie przemawiali: wojewoda gdański inż Zrałek, z ramienia Ligi Morskiej wicewojewoda Łódzki Stefan Szudziński i ppłk. Stanisław Kiryluk, prezes Ligi Morskiej, który odczytał następujące **ślubowanie:**

„My, lud Twój wierny, idący ku brzegom Twym pospołu z wodami Wisły i Odry, Tobie morze ślubujemy: Przez krew naszą żołnierską, która od wieków pomnaża fale Twoje, czuwamy nad spokojem Twoim. Przez mozoł rąk roboczych, które niosą Ci urodzaj ziemi naszej, troskę o Ciebie nieustanną ślubujemy. Przez sieci rybackie, które głębinę Twoją na zawsze z nami powiązały, wytrwanie przy Tobie ślubujemy. Przez żeglugę daleką okrętów naszych, które przez Ciebie jednają nam świat, służbę banderze Twojej ślubujemy. Przez radość dzieci, trud ojców, serca matek, miłość ku Tobie nieśmiertelną ślubujemy. Przez bagnet marynarza, warsztat rzemieślnika, wiedzę naukowca i siłę wszystkich Polaków, wierność sprawie Twojej ślubujemy. Brzegów Twoich strzec od napaści nieprzyjaciela, bronić, żyć i umierać dla Ciebie, aż po czas wieczny ślubujemy".

Odśpiewaniem roty zamknięto pierwszą część uroczystości. Nastąpiła defilada, którą przyjmował Marszałek Żymierski wraz z ministrami Jędrychowskim, Kwiatkowskim i wojewodą Zrałkiem. W defiladzie wzięli udział: obrońcy Westerplatte, przyjmowani niemilknącymi oklaskami, przedstawiciele partii politycznych, organizacji społecznych i młodzieżowych, inwalidzi, Liga Kobiet, Liga Morska, byli więźniowie polityczni w pasiakach, oddziały Marynarki Wojennej i artylerii przeciwlotniczej, witane z entuzjazmem przez zgromadzone tłumy publiczności .Defilada została zakończona wypuszczeniem „skrzydlatej armii" — gołębi pocztowych, które długo krążyły nad Gdynią.

Otrzymaliśmy wreszcie rozszerzony dostęp do morza, odpowiedni do naszego potencjału gospodarczego, otrzymaliśmy na całej długości dostęp do uregulowanej rzeki Odry, która może odegrać pierwszorzędną rolę w naszym handlu wewnętrznym i zamorskim. Przed polską banderą handlową otwierają się wspaniałe perspektywy rozwoju, których nam nie wolno marnować.

Jednym z podstawowych warunków planowej i pomyślnej eksploatacji dróg komunikacyjnych jest ubezpieczenie. Obejmuje ono pokrycie szkód, powstałych w samych środkach przewozowych, jak i w przewożonych ładunkach na wszelkich szlakach przewozu na lądzie i na morzu, na rzekach i w powietrzu. Oprócz szkód, spowodowanych podczas przewozu przez wypadki żywiołowe, jak pożaru, czy uderzenie pioruna oraz przez katastrofy, jak np. zderzenie, wykolejenie, osiadanie statków na mieliznach i t. p., ubezpieczeniem objęte być mogą także różne inne ryzyka, jak np. kradzież i rabunek, dotykające sam środek przewozowy lub przewożony ładunek.

Konieczność ubezpieczania się wielkich przedsiębiorstw przewozowych jest powszechnie uznawana, jak tego dowodzi praktyka, za granicą i u nas w kraju. Ale niemniej ważne, a niekiedy i decydujące o ich egzystencji, jest ubezpieczenie drobnych przedsiębiorstw przewozowych i jednostkowych właścicieli środków transportowych. Obojętne jest w tym wypadku, czy chodzi o właściciela samochodu ciężarowego, czy kutra rybackiego. I jeden i drugi uzależniony jest często w całej swej egzystencji od możliwości eksploatacji tego sprzętu dla celów zarobkowych. Utrata tego sprzętu w następstwie wypadku może od razu pozbawić właściciela środków do życia. Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia da mu w tym wypadku rychło możność odzyskania utraconej równowagi gospodarczej.

W żegludze morskiej, która służy transportom importowym i eksportowym, nie tylko własnego rynku, ale także rynków obcych, ogromnie ważnym czynnikiem, wzmacniającym nasze położenie finansowe, jest zagwarantowanie sobie obsługi ubezpieczeniowej w tym sensie, aby składki za ubezpieczenie takich transportów wpływały do krajowego Zakładu Ubezpieczeń, a nie do zakładów zagranicznych. Zawierając tranzakcje w oparciu o klauzulę „cif" przy eksporcie i „fob" porty zagraniczne przy imporcie, możemy często osiągnąć cel powyższy, który winien przyświecać każdej polskiej placówce.

Tą drogą uzyskać możemy dla potrzeb naszego Państwa i życia gospodarczego waluty zagraniczne, tak ważne dla importu z zagranicy potrzebnych nam surowców i maszyn.

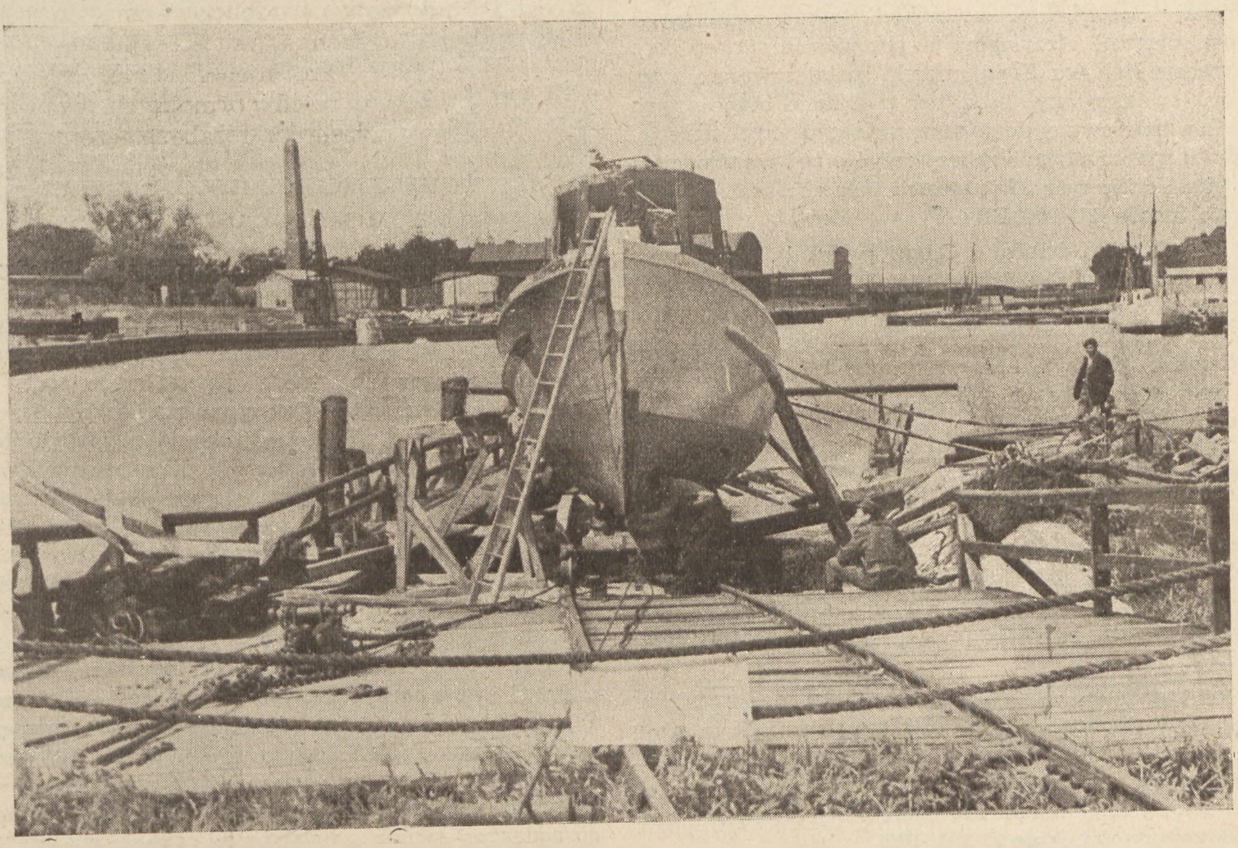
Zwłaszcza w obecnych powojennych warunkach, gdy na nowo dorabiać się musimy zarówno środków przewozowych wszelkiego rodzaju, jak i funduszów na odbudowę zniszczonych przez wroga urządzeń komunikacyjnych, ubezpieczenia mają dla nas niepomiernie większe znaczenie, niż w czasach normalnych. Ochrona indywidualnej własności i zabezpieczenie jednostce możliwości pracy wytwórczej jest zarazem ochroną majątku narodowego i dobrobytu obywateli. Nie można tej sprawy traktować jedynie z punktu widzenia przezorności indywidualnej, lecz należy ją postawić na płaszczyźnie interesu społecznego. To też kwestią ubezpieczeń powinny się zająć nie tylko jednostki bezpośrednio zainteresowane, ale także ich zrzeszenia i organizacje społeczne. Ich to zadaniem jest m. in. uświadamiać zrzeszonych o konieczności ubezpieczenia się od wszelkich ryzyk, mogących się niekorzystnie odbić na ich własnych interesach, jak i na interesach publicznych. Troską władz państwowych zaś jest zapewnić wszystkim twórczym elementom społeczeństwa jak najlepsze warunki pracy i maksimum bezpieczeństwa oraz czuwać nad tym, by powołana do przeprowadzania ubezpieczeń instytucja należycie wywiązywała się ze swych zobowiązań.

Jedyną instytucją uprawnioną do prowadzenia ubezpieczeń transportowych, jest u nas Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, który jako instytucja prawno-publiczna, ma dobro publiczne na celu. Mając swoje placówki we wszystkich miastach wojewódzkich i powiatowych, może Zakład należycie obsłużyć klientów krajowych, a posiadając sieć przedstawicieli w najważniejszych portach zagranicznych, daje także armatorom polskim, eksporterom i importerom gwarancję, że przy niepomyślnych wydarzeniach w żegludze morskiej będzie w stanie szybko i sprawnie przeprowadzić ustalenie szkody, przyczynić się do zorganizowania ewent. potrzebnej akcji ratunkowej i w najkrótszym czasie wypłacić należne odszkodowanie.

Na uroczystym posiedzeniu Polskiej Akademii Umiejętności w Krakowie powiedział niedawno Prezydent KRN ob. Bierut m. in., że „stoi przed nami wielki problem wieloletniego planu rozbudowy floty morskiej i rybackiej, portów, stoczni, nowoczesnych urządzeń transportowych, przeładunkowych i komunikacyjnych". Realizacja tego szerokiego planu wymaga stabilizacji stosunków i równowagi gospodarczej instytucyj i przedsiębiorstw, biorących udział w pracach na tym odcinku naszego życia. A podstawowym warunkiem stabilizacji i równowagi jest ochrona przed skutkami gospodarczymi wypadków losowych, którą zapewnić może tylko powszechnie stosowane i rzetelnie prowadzone ubezpieczenie.

G. S.

KRONIKA WYBRZEŻA



PODRÓŻ ĆWICZEBNA

„Daru Pomorza" trwać będzie około 3-ch miesięcy. Wyjazd nastąpił w końcu lipca — powrót w końcu październik.a Projektowana trasa: Gdynia — Kopenhaga — Plymouth — Gibraltar — Marsylia — Casabianka — Southampton — Goeteborg — Gdynia.

OBROTY PORTOWE W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1946 ROKU

W pierwszym półroczu bieżącego roku porty Gdańsk i Gdynia przeładowały ogółem 3.526.212 ton towarów, z czego 1.320.316 ton w przywozie i 2.205.896 ton w wywozie. Cyfry te świadczą o wzroście przeładunków w porównaniu z rokiem ubiegłym, gdyż do końca 1945 r. obroty towarowe obu portów osiągnęły wysokość 917.393 ton, z czego na przywóz przypadło 376.683 ton, a na wywóz 540.710 ton.

Ruch statków w portach polskich zwiększył się w pierwszym półroczu r. b. mniejwięcej trzykrotnie w porównaniu z ubiegłym rokiem, przy mniejwięcej czterokrotnej zwyżce obrotów towarowych. Świadczy to, że prowadzone intensywnie prace nad uprzystępnieniem i pogłębieniem naszych portów, dały dobre wyniki, gdyż obecnie zawijają do nich statki o większej ładowności, niż w roku ubiegłym.

ODRA — NASZA

Administracja Odry została przez władze sowieckie przekazana Polsce. Przez posiadanie Odry — Polska może stać się głównym punktem węzłowym europejskiej, śródlądowej komunikacji wodnej.

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA ŻEGLUGOWA.

Na posiedzeniu Tymczasowej Komisji Transportu i Komunikacji O. N. Z. dyskutowano możliwości utworzenia światowej organizacji żeglugowej. Przedstawiciel Stanów Zjednoczonych kładł wielki nacisk na potrzeby takiej organizacji. Reprezentant sfer żeglugowych Holandii wyraził zapatrywanie, że o ile podobna organizacja powstanie, siedziba jej władz centralnych winna znajdować się w Europie.

PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWA USŁUG PORTOWYCH.

Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych w Gdańsku powołało ostatnio do życia przedsiębiorstwo „Baltica" z siedzibą w Gdańsku. Działalność przedsiębiorstwa obejmuje czynności, wchodzące w zakres pracy maklera (pośrednika) okrętowego, w szczególności pośrednictwo przy zawieraniu wszelkiego rodzaju umów o przewóz statkami (frachtowanie), obsługa regularnych linii okrętowych oraz t. zw. klarowanie statków.

Utworzone zostało również państwowe przedsiębiorstwo bunkrowe pod firmą „Bunker Polski" z siedzibą w Gdańsku. Będzie ono załatwiać czynności związane z zaopatrywaniem statków w paliwo, jak również wszelkie czynności ekspedytorskie.

PRZEJĘCIE ELEWATORA

Elewator zbożowy przekazany został w Szczecinie przez władze radzieckie delegaturze Głównego Urzędu Morskiego. Pojemność elewatora wynosi 43.000 ton. Równocześnie przekazane zostało przylegające nadbrzeże w porcie zbożowym.

STRATY WOJENNE W POLSKIEJ FLOCIE HANDLOWEJ

Wybuch wojny w dniu 1 września 1939 r. zastał większość polskich pełnomorskich statków handlowych poza portami ojczystymi, a przeważnie nawet poza obrębem Bałtyku. Tonaż morski został zawczasu i celowo ewakuowany, bądź też w trakcie odbywanych rejsów skierowany do portów, nie zagrożonych agresją. W ten sposób zdołano zabezpieczyć przed wpadnięciem w niemieckie ręce 36 jednostek pełnomorskich o łącznym tonażu 117.000 BRT.

W portach Gdańska i Gdyni pozostały tylko dwie polskie jednostki pełnomorskie, a mianowicie parowiec „Toruń", którym, na polecenie władz wojskowych, zablokowano wejście do portu Gdyńskiego oraz parowiec „Tczew", który nie mógł być ewakuowany z powodu uszkodzenia. Pojemność tych dwóch statków wynosiła 2.780 BRT.

W portach polskich pozostał również cały tonaż portowy i przybrzeżny, gdyż ewakuacja jego nie była możliwa. Straty w tej kategorii tonażu objęły 4 statki pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej, 5 większych holowników, 2 pływające stacje bunkrowe oraz szereg małych jednostek portowych. Ogólna pojemność utraconego taboru przybrzeżnego i portowego wyniosła 10.220 BRT.

Zajęciu przez okupanta niemieckiego uległy wszystkie statki, budowane dla Polski na stoczniach w kraju oraz w Holandii i Belgii. Z tonażu polskiego, znajdującego się w budowie Niemcy wykończyli i włączyli do swojej floty handlowej ogółem 8 jednostek o łącznej pojemności około 17.000 BRT.

Większa część polskiej floty handlowej, która zdołała schronić się w portach państw zaprzyjaźnionych, została w czasie wojny uzupełniona przez zakup statków: s/s „Paderewski" (4.426 BRT), m/s „Kinross" (4.956) i s/s „Dumfries" (5.149 BRT), jak również pięciu amerykańskich frachtowców typu Liberty, po około 7.000 BRT każdy. Niestety, wydarzenia przewlekłej wojny morskiej w latach 1939 — 1945 spowodowały zniszczenie 13 przedwojenych polskich statków pełnomorskich oraz trzech wymienionych wyżej jednostek, zakupionych podczas wojny. Ogólne straty w polskiej flocie pełnomorskiej poza granicami kraju wyniosły zatym łącznie 16 statków o tonażu 58.924 BRT.

Jeżeli podsumować wszystkie wyszczególnione pozycje, całkowite straty wojenne w polskiej flocie handlowej wyrażą się cyfrą około 90.000 BRT wartości około 88 milionów złotych przedwojennych. Odszkodowanie, jakie nam przypadnie tytułem udziału w reparacjach wojennych, wyrażające się cyfrą około 54.000 BRT, będzie stanowiło zaledwie częściowe pokrycie dotkliwych strat, poniesionych przez polską marynarkę handlową dla uzyskania zwycięstwa.

ODNALEZIENIE DALSZEGO STATKU POLSKIEGO W NIEMCZECH

Delegat Polskiej Misji Morskiej odnalazł w Niemczech statek Robur VII, należący przed wojną do Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego, S. A. „Polskarob". Statek ten został zatopiony w roku 1939 przez Polską Marynarkę Wojenną dla zamknięcia portu gdyńskiego, po czym został przez Niemców wydobyty z wody i przebudowany na statek do wydobywania wraków. Otrzymał przy tym nazwę „Richard". Jest to stosunkowo nowoczesna jednostka, zbudowana w roku 1937 o pojmności 895 BRT. Ponieważ komisja międzysojusznicza, zajmująca się podziałem niemieckiej floty handlowej między państwa zwycięskie, uznała omawiany statek omyłkowo za niemiecki i przydzieliła go już Związkowi Radzieckiemu, Polska Misja Morska założyła u zainteresowanych rządów odpowiedni protest. Należy oczekiwać, że w wyniku tych starań statek zostanie nam zwrócony.

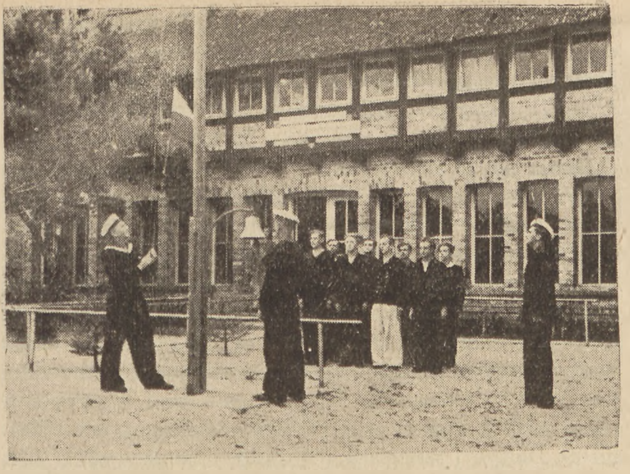
SESJA MIĘDZYNARODOWEJ MORSKIEJ KOMISJI DORADCZEJ

W Amsterdamie odbyła się pierwsza sesja Międzynarodowej Morskiej Komisji Doradczej przy udziale delegatów 16 krajów. Polska była również reprezentowana. Na sesji został dokonany przegląd prac komitetów żeglugowych, które powołano do życia w Londynie i Waszyngtonie po rozwiązaniu organizacji U. M. A. w marcu r. b., a których zadaniem było dostarczenie niezbędnego tonażu dla przewozu towarów UNRRA. Stwierdzono, że prace te spotykają się z całkowitym zadowoleniem zainteresowanych krajów. Komisja wysłuchała i przedyskutowała sprawozdania poszczególnych delegacji, dotyczące bieżącej polityki żeglugowej poszczególnych rządów. Następnie powołano do życia Komitet, który zajmie się opracowaniem statutu i zakresu działalności nowej międzynarodowej organizacji żeglugi morskiej. Jest to niezbędne z tego powodu, że dotychczasowa organizacja prowizoryczna istnieć będzie tylko do dnia 31 października r. b. i po tym terminie sprawy żeglugi morskiej, posiadające kapitalne znaczenie dla współpracy gospodarczej świata, zawisłyby niejako w próżni. Do udziału w Komitecie zaproszono przedstawicieli 8 krajów, m. in. Polski. Następna sesja Międzynarodowej Morskiej Komisji Doradczej odbędzie na jesieni roku bieżącego.

POLSKIE REGULARNE LINIE ŻEGLUGOWE

Ogółem na liniach regularnych GAL'u (Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.) kursuje obecnie z Gdyni 5 statków: s/s „Ragne" do Londynu, s/s „Śląsk" do Hull, s/s „Katowice" do innych portów Anglii, s/s „Ivan" do południowej lub zachodniej Szwecji, m/s „Elzy" do wschodniej Szwecji. Statki „Regne", „Ivan" i „Elzy" są wynajęte w Szwecji. Pasażerów mogą zabierać tylko dwa statki „Regne" i „Śląsk", gdyż pozostałe nie posiadają odpowiednich pomieszczeń i służą tylko do przewożenia towarów. Ze względu na trudności okresu powojennego nie można narazie ustalić ścisłego rozkładu jazdy. Dokonywane będzie to stopniowo, w miarę normowania się warunków. Odjazdy statków z Gdyni do Anglii następują mniej więcej co dwa tygodnie.

Znaczną przeszkodę przy wznawianiu linii regularnych stanowi brak odpowiednich statków, gdyż część liniowców uległa zatopieniu w czasie działań wojennych, a te, które szczęśliwie uniknęły torped i bomb, zostały przerobione na transportowce wojskowe i obecnie muszą być przywrócone do stanu, odpowiadającego normalnym warunkom eksploatacji. Poza tym wszystkie statki znajdowały się w dyspozycji międzynarodowej organizacji żeglugowej UMA i będą zwracane właścicielom dopiero w miarę stopniowego zwalniania przez UMA, co rozpoczęło się po terminie rozwiązania tej organizacji, czyli po 2 marca r. b.



OBOZY I KURSY LIGI MORSKIEJ

W całej Polsce nad morzem i na jeziorach wre praca w obozach Ligi Morskiej, przeszkalających młodzież w kierunku żeglarskim i rybackim. Na Gople, w Rożnowie, w Łuczanach (Mazury), w Postominie, w Gdyni odbywają się kursy pod kierownictwem rutynowanych instruktorów, a młodzież uzyska stopnie żeglarskie, przysparzając krajowi kadr żeglarzy i rybaków, a nawet kandydatów na instruktorów. Wszędzie ośrodki wyposażone są w sprzęt i flotyllę. Nawet żagle, których brak dał się najwięcej odczuć w sezonie ubiegłym, dzięki wytężonej pracy żaglomistrzów, zdążyły przeważnie na czas do ośrodków szkolenia.

Na sezon bieżący Zarząd Główny Ligi Morskiej przyjmuje jeszcze zapisy przez wrzesień zarówno na kursy przeszkalające, jak i na obozy wypoczynkowe do Postomina, Kruszwicy i Wielkiej Wsi.

Obecnie zorganizowano w Kruszwicy Pierwszy Kurs Żeglarski dla dorosłych i obozy wypoczynkowe dla dorosłych.

1. W Kruszwicy nad Gopłem w czasie od 1 sierpnia do 30 września, ośrodek przyjmuje na obóz wypoczynkowy na okres 2 lub 4 tygodniowy. Koszt utrzymania wynosi 100 zł. dziennie.

2. W Wielkiej Wsi-Hallerowo nad morzem, obóz przyjmuje na pobyt 2, 4 tyg. i 10 dniowy na sierpień. Koszt dzienny wynosi 120 zł.

3. W Postominie nad morzem od 1 sierpnia do 15 września br. Pobyt 2 lub 4-o tyg. Opłata dziennie 120 zł.

Zgłoszenia osobiste lub pisemne przyjmuje Zarząd Główny Ligi Morskiej Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży, Warszawa, Widok 10, codziennie od 9 do 15-ej. Wyjazd może nastąpić jedynie po otrzymaniu skierowania z Zarządu Głównego. Opłatę wnosi uczestnik bezpośrednio na miejscu po przybyciu, za cały okres pobytu, kierownictwu ośrodka. Przejazdy koleją do i z Ośrodków indywidualnie i na własny koszt.

Uczestnicy obozów zarówno młodzieżowych, jak i dla dorosłych muszą mieć ze sobą: prześcieradło, koc, jasiek, kąpielówki, ręcznik, mydło, przybory do jedzenia. Pożądane byłyby: płaszcz kąpielowy, ciepła odzież, sweter.

Uczestnicy otrzymują: wygodne zakwaterowanie i dostateczne wyżywienie 4 razy dziennie (śniadanie, 2 śniadanie, obiad i kolację).

Przewidziane są: wyjazdy na morze, zwiedzanie portów i wybrzeża.

Poza obozami i kursami Zarząd Główny Ligi Morskiej zorganizował stałe punkty dla wycieczek 1, 2 i 3-dniowych (dla 50 osób jednorazowo) w Postominie i Wielkiej Wsi. Zgłoszenia i opłaty a zł. 120 dziennie należy kierować wprost do Ośrodków.

Kronika szwedzka

Szwecja jest krajem, który dąży do bardzo ścisłych stosunków gospodarczych i kulturalnych ze swymi morskimi sąsiadami. W pierwszym rzędzie stara się o jedność narodów skandynawskich, następnie usiłuje nawiązywać jak najbardziej bezpośredni kontakt z największym państwem na Bałtyku, które by mogło jej dostarczyć surowców i węgla.

Przed 46 laty została utworzona pomiędzy Szwecją a Danią komunikacja promowa w najkrótszym odcinku Malmö — Kopenhaga. Komunikacja ta nie przypomina w niczym rzecznej żeglugi promowej, gdyż pod określeniem „prom“ rozumie się na morzu duży statek, przewożący masowo pasażerów i całe pociągi. Statki te różnią się od normalnych statków pasażerskich i transatlantyków tylko tym, że mają kabiny wspólne na kilkaset osób, bez wygód, potrzebnych turystom w czasie długotrwałego rejsu.

Statki promowe przewiozły ogółem przez Oresund następujące ilości pasażerów:

Rok 1900 —	39.079 ludzi i	725.307 ton bagażu;	
„ 1910 —	59.728 „	154.214 „	„
„ 1920 —	64.378 „	179.623 „	„
„ 1930 —	198.339 „	212.012 „	„
„ 1940 —	250.000 „		

Okupacja Danii przez wojska niemieckie uniemożliwiła prowadzenie dalszych rejsów do r. 1945. Teraz, od kilku miesięcy już znów czynne są dwa statki:

	„Malmöhus“	i „Malmö“.
długość	94,5 m.	81,25 m.
szerokość	16 m.	16,0 m.
zanurzenie	3,5 m.	3,4 m.
moc maszyn	5800 K. M.	1850 K. M.
szybkość	15 węzłów	12,5 węzła
pokład spacerowy	149 m.	140 m.
liczba pasażerów	1800 ludzi	1246 ludzi.

Lepszym jest bezwzględnie „Malmöhus“, najnowsze dzieło stoczni szwedzkich, który zarazem jest jednostką doświadczalną przed rozpoczęciem konstrukcji własnych transatlantyków szwedzkich na krajowych stoczniach. Statek ma 3000 tr. brutto, dwa specjalne salony dla kobiet, trzy olbrzymie sale wspólne i nadzwyczaj komfortowe urządzenia we wszystkich klasach.

Odległość Malmö — Kopenhaga przebywa w jednej godzinie i 20 minutach. Tym samym pasażerowie naogół nie doświadczają przykrych skutków „choroby morskiej“ i nie wyczuwają faktu, że morze dzieli narody. Można bez przesady powiedzieć, że komunikacja promowa odegrała wielką rolę w zacieśnieniu rozmaitych stosunków pomiędzy jednoplemiennymi narodami.

Druga linia promowa została powołana do bytu niedługo przed wybuchem drugiej wojny światowej. Był to szlak Trelleborg (Skania) — Sośnice (Sassnitz) na wyspie Rugii (Rana). Chodziło w tym wypadku o uproszczenie komunikacji z Niemcami — największym i najsilniejszym wówczas mocarstwem na Bałtyku. Rzecz ciekawa, że łączność ta nie ustawała w

okresie wojennym, kiedy niemieckie sfery wojskowe wywierały nacisk na otoczoną ze wszystkich stron Szwecję. Żegluga promowa została jednak zahamowana z tą chwilą, gdy angielskie lotnictwo i sowieckie okręty podwodne przystąpiły do systematycznej akcji stawiania min na tym odcinku morskim.

Komunikacja Trelleborg — Sośnice nie została wznowiona po wojnie. Zamiast tego utworzono nową linię z nowopowstającym wielkim państwem morskim na Bałtyku — z Polską. Od szeregu tygodni prom „Drottning Victoria" pływa na linii Trellenborg — Gdańsk, łącząc przez pociąg zaokrętowany bezpośrednio Sztokholm z Warszawą.

Dla Szwedów widocznie jest rzeczą najzupełniej oczywistą, że Polska przejmuje rolę Niemiec i jest rzeczą konieczną utrzymywać najbardziej zażyłe stosunki sąsiedzkie.

Perspektywy komunikacji promowej są bardzo optymistyczne.

J. M.

Kronika duńska

„Sveriges Flotta" przynosi szereg interesujących wiadomości o naszym zachodnim sąsiedzie morskim — Danii. Kraj ten z wielkiej potęgi morskiej stał się w drugiej połowie XIX w. drugorzędnym, jeśli chodzi o marynarkę wojenną, natomiast swe ambicje w kierunku szerokiej ekspansji handlowej zachował w pełni. Dlatego też jego flota handlowa w momencie wybuchu wojny stała w rzędzie najpoważniejszych. Ogółem statków posiadała 709 o łącznym tonnażu 1.177.000 ton. Przeważnie były to parowce z maszynami tłokowymi (410 jednostek) lub turbinami (11); motorowców wymienia się liczbę 180, żaglowców 108.

Dania padła ofiarą inwazji niemieckiej w dniu 9 kwietnia 1940 r. Jej flota wojenna, zaskoczona błyskawicznymi akcjami desantowymi, nie zdołała nawet reagować i w ten sposób narazie uchroniła się od strat. Poważna część floty handlowej zdołała jednak przedostać się do Anglii i tam podjęła służbę na rzecz sprzymierzonych. Reszta floty duńskiej poszła pod komendę niemiecką.

29 sierpnia 1943 r. część jednostek duńskiej marynarki wojennej uciekła do Szwecji wobec obawy zajęcia przez okupanta. Był to torpedowiec „Havkatten", trzy poławiacze min MS 1, 7 i 9 i pół tuzina pomocniczych wedet. Szereg innych zatopiły własne załogi. Niemcy podnieśli niektóre i włączyli do swych zespołów patrolowych. Niezależnie od tego, już w r. 1941 obsadzili sześć nowoczesnych torpedowców typu „Dragen" (290 tonn), z których trzy uległy zniszczeniu po wielkiej eksplozji we Flensburgu oraz dwa najnowsze torpedowce „Najaden" i „Nymfen" po 700 tonn, które stanowią małe arcydzieła stoczni duńskich. Wystarczy tu rzucić kilka cyfr, aby przekonać się, że nie tylko wielkie i pełne tradycji przemysły okrętowe są w stanie budować oryginalne typy. Oba torpedowce przy wyporności 700 tonn rozwijają szybkość 36 węzłów, a uzbrojone są po dwa działa 105 mm, po pięć pl. małokalibrowych i po sześć dużych wyrzutni torpedowych!

W momencie zamachu niemieckiego w dniu 29 sierpnia 1943 r. w budowie znajdowało się sześć dalszych torpedowców po 400 tonn, które zostały „zabezpieczone". Pomimo dezorganizacji i strat duńskie ministerstwo marynarki nie zrezygnowało z utrzymywania samodzielnych sił. Zorganizowano „nielegalnie" trzy zespoły kutrów, które rozpoczęły akcje sabotażowe. Pierwszy zespół działał w okręgu Fredrikssund (MŚK 1 — 3), drugi w Sydhamnsvarvet, trzeci zaś w Kopenhadze.

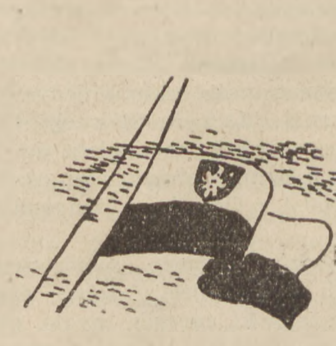
Dania nie chciała być bierna w wielkiej wojnie narodów. Powstała więc także emigracyjna flota wojenna w Anglii, w skład której weszły trzy kontrtorpedowce, jedenaście ścigaczy torpedowych, sześć okrętów podwodnych, dwie korwety i pewna liczba poławiaczy min. W Londynie powołano do bytu komisję morską pod przewodnictwem komandora G. Paulsena, która, oprócz reprezentacji, zajmowała się szkoleniem załóg dla nowych jednostek. Eskadra Paulsena wpłynęła w maju 1945 r. razem z pierwszymi okrętami brytyjskimi na Bałtyk (pancernik „Ramillies", krążowniki „Birmingham" i „Diadem").

Ostatnie tygodnie przed kapitulacją niemiecką pozostały pod znakiem sabotaży robotników stoczni duńskich. Uszkodzono w Abenraa krążownik „Leipzig", umieszczono bombę zegarową w toaletach krążownika „Nürnberg".

Okres pokojowy ukazał straty i ofiary Manii na rzecz zwycięstwa sojuszników. Zginął krążownik „Niels Juel", pancernik obrony wybrzeża „Peder Skrom" nadaje się już tylko na rozbiórkę, zużyte są też okręty podwodne. Zgromadzone jednak siły ze Szwecji, Anglii i odebrane Niemcom w sumie przedstawiają się dość okazale i zapewniają Danii bezsporne trzecie miejsce na Bałtyku po Z. S. R. R. i Szwecji.

Praca floty handlowej była mniej efektowna, ale zato więcej efektywna. Duńskie statki handlowe, pływając na wszystkich morzach, przewoziły rozliczne ładunki wojenne. Na szlakach zginęło 47 jednostek o tonnażu 492.000 tonn. 1.300 duńskich marynarzy oddało swe życie dla wspólnego zwycięstwa. Odbudowa floty handlowej jest już w pełnym toku. Zajmują się nią stocznie krajowe i szwedzkie.

J. M.



Kronika filmowa

Głównym producentem filmów morskich jest obecnie Anglia. Nie ma w tym nic dziwnego, gdyż Anglia, będąc wyspą i mając ogromne imperium kolonialne kładzie największy nacisk na swoją flotę wojenną i handlową. Ten wysiłek „narodu marynarzy" musi znaleźć swe odzwierciedlenie w tematyce filmowej.

Przed wojną przemysł filmowy angielski nie dysponował dostatecznym kapitałem i środkami technicznymi, aby produkować filmy morskie, które z konieczności rozgrywają się w większej mierze pod gołym niebem i wymagają wielkiego nakładu kosztów i energii.

Natomiast podczas wojny, gdy Wielka Brytania nie mogła importować dostatecznej ilości filmów obcych (głównie amerykańskich), przystąpiono do produkcji własnych filmów o tematyce atrakcyjnej. Śmiertelne niebezpieczeństwo, w jakim znalazła się wyspa brytyjska na skutek akcji niemieckich łodzi podwodnych, znalazło swój wyraz w niejednym filmie. Może najciekawszym z nich jest „Patrol podwodny", który obrazuje walkę angielskich łodzi podwodnych z niemieckimi. Angielskich łodzi podwodnych jest znacznie mniej, to też walka jest nierówna, powstają niepowetowane straty i tylko dzięki inteligencji dowództwa i poszczególnych załóg, udaje się opanować sytuację i wygrać żywotną „Bitwę o Atlantyk".

Ten sam temat ujęty jest z punktu widzenia floty nawodnej w dramatycznym obrazie p. t. „San Demetrio". Film ten odznacza się wyjątkowo pięknymi zdjęciami morza.

Na pierwszy ogień pójdzie na naszych ekranach wielka epopea morska Noëla Cowarda, jednego z najznakomitszych autorów sztuk i scenariuszy filmowych w Anglii, — p. t. „Na którym służymy" (Tymcz. tytuł polski „Okręt").

Noël Coward, który rozpoczął swą karierę filmową jako scenarzysta pamiętnego filmu „Kawalkada", jest dzisiaj jednym z twórców rozkwitu filmu brytyjskiego, a takie obrazy jak: „Krótkie spotkanie" i właśnie „Okręt" zyskały wielkie uznanie krytyki na całym świecie.

Noël Coward pod pewnym względem wkracza w ślady Charlie Chaplina. Wymieniony film jest jego produkcji, jego reżyserii i z jego muzyką. Coward napisał scenariusz, dialogi i... nawet zagrał rolę główną i to z opanowaniem fachowego aktora filmowego.

Historia „Okrętu" nie jest wesoła i jest to jeszcze jeden dowód na to, że Anglicy nie bali się spojrzeć prawdzie w oczy w najcięższych momentach wojny antyhitlerowskiej. Główne sceny w tym filmie, to przeraźliwa ewakuacja Dunkierki oraz zatonięcie „Okrętu", (głównego bohatera filmu, który wprost nie znika z ekranu), — w bitwie o Kretę.

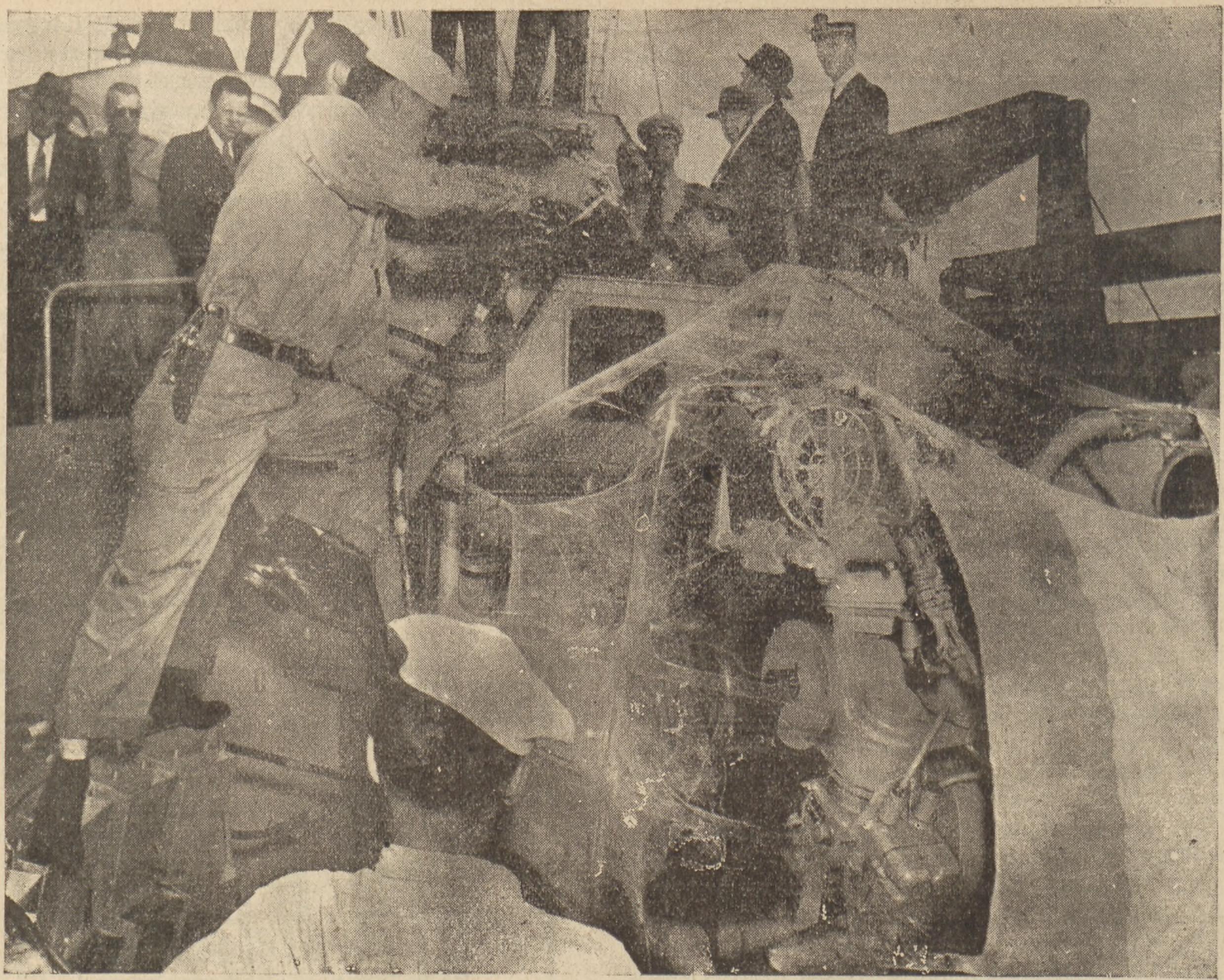
W ogólnym rzucie, scenariusz zajmuje się kapitanem, jednym z oficerów, jednym z sierżantów i trzema innymi marynarzami. Film rozpoczyna się w momencie ciężkich zmagań o grecką wyspę. Kontrtorpedowiec „Torrin" bierze udział w zażartej walce przeciwko całym rojom niemieckich samolotów nurkowych. Z początku walczy szczęśliwie i niejeden samolot wali się w fale Morza Śródziemnego, nagle jest jednak trafiony torpedą powietrzną i tonie w przeciągu kilku minut, pochłaniając połowę załogi. Kilku marynarzy ratuje się na gumowej tratwie i oto jeden po drugim wspomina różne chwile z swego życia, wesołe i smutne, niejedne nawet tragiczne, bombardowanie Londynu, w którym ginie matka jednego z bohaterów oraz wspomnianą już ewakuację Dunkierki.

Na twarzach ewakuowanych maluje się potworne zmęczenie i zniechęcenie, ale wojna trwa dalej i wycofanie się z kontynentu nie jest ostateczne. Przeciwnie, trzeba przygotować inwazję...

Powracamy do rozbitków, samoloty niemieckie ostrzeliwują rannych i kule karabinowe zabijają jeszcze dwu z uratowanych resztek załogi, dopiero po całym dniu nadjeżdża kontrtorpedowiec brytyjski. Załoga znajduje się w Aleksandrii i karnie przyjmuje przydziały na różne inne okręty... tymczasem w Wielkiej Brytanii butelka szampana rozbija się o burtę nowego kontrtorpedowca, który został właśnie ukończony. Kapitan będzie miał znów okręt, ale nie będzie to już ukochany i bohaterski „Torrin".

Przepiękny film, wypełniony niezwykłą miłością do morza i do ukochanego okrętu. Pod względem technicznym, wykonany jest bez zarzutu a rozliczne sceny walk morskich wywołują wstrząsające wrażenie.

Leon Bukowiecki



Kronika amerykańska

PLASTYK.

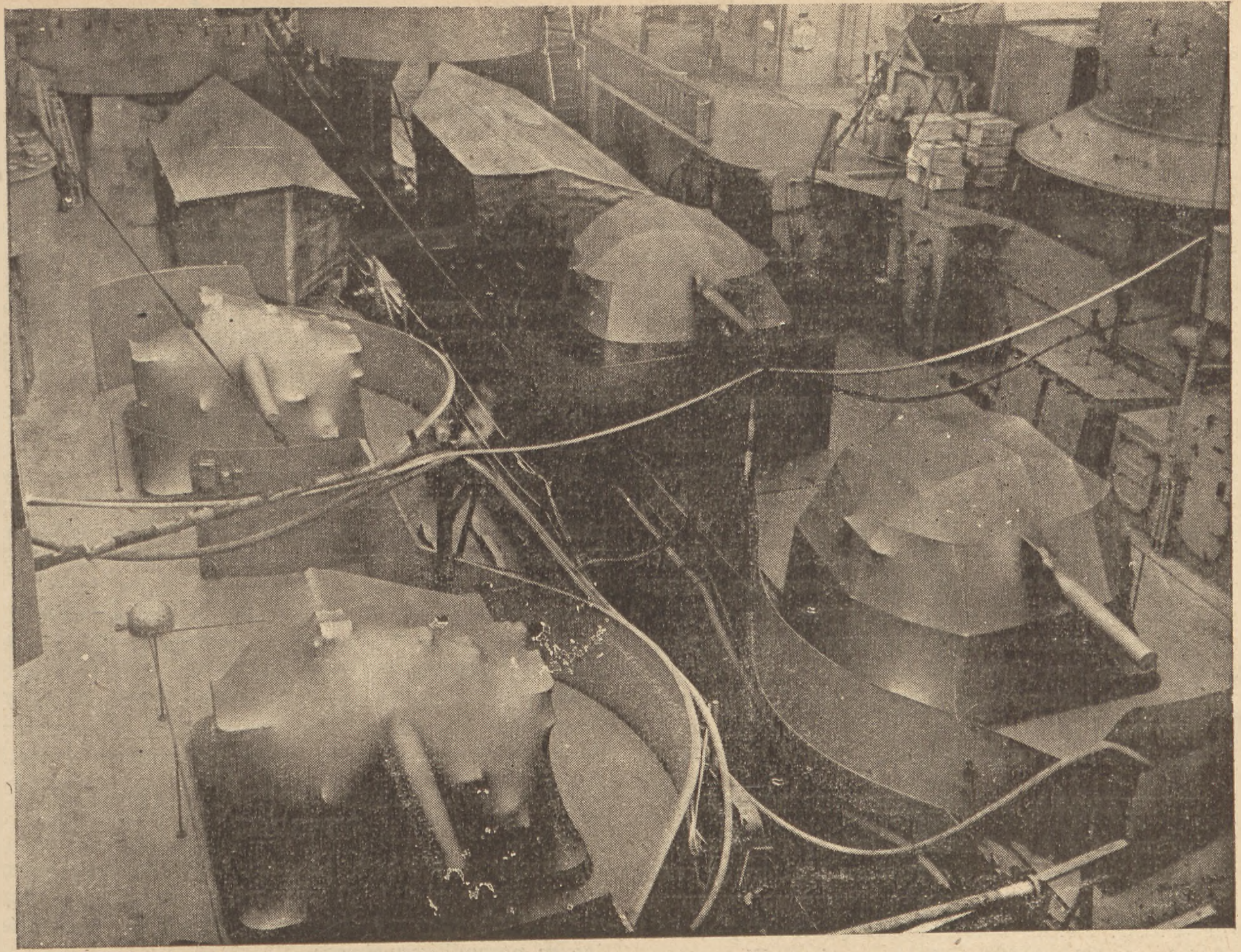
Plastyk jest organiczną substancją, głównie syntetyczną. Do grupy plastyków należą pół-syntetyczne substancje pochodzące z celulozy i kazeiny, jak również pewne substancje posiadające ponadto bitumen i szelak. Guma, chociaż organiczna i podpadająca podanemu określeniu nie jest uważana, jak powszechnie uzgodniono, jako „plastyk", chociaż syntetyczne, zbliżone do gumy substancje, są plastykami. Nieorganiczne substancje plastyczne, jak szkło, ceramika i cement Portland są również wyłączone.

Plastyk obecnie ma bardzo szerokie zastosowanie w codziennym życiu, mianowicie wytwórnie już produkują obuwie, firanki, krzesła, kryształy, pokrycia i t. p. Ostatnio w Ameryce bardzo szeroko zastosowano plastyk do budowy łodzi żaglowych i łodzi wiosłowych, tak samo plastyk zdał egzamin przy budowie łodzi motorowych, która to budowa jest silnie narażona na wibrację motorów podczas pracy. Materiał ten obecnie produkowany jest również kwaso-

PRÓBA WODO-SZCZELNA W KOMBINEZONIE RATOWNICZYM.

Szybka nowa metoda wypróbowania naturalnych i syntetycznych gumowych kombinezonów ocaliła życie niezliczonej ilości marynarzy okrętów Narodów Zjednoczonych, storpedowanych na morzu. Metoda ta wykazuje małe dziury i przesiąkania w nagumowanych fabrycznych kombinezonach. Próba jest wykonana za pomocą napełnienia kombinezonu powietrzem, zawierającym amoniak, które wykrywa niedostrzegalne uszkodzenia, zaznaczając miejsca przepuszczające powietrze, przez zmianę koloru. Próba została przeprowadzona przez Amerykańskie Towarzystwo Doświadczalne w Tuckahoe w Nowym Yorku, jedną z niezależnych stacji doświadczalnych, służących przemysłowi Amerykańskiemu i tworzących Radę Amerykańską Handlowych Stacji Doświadczalnych. Uratowany rozbitek z okrętu storpedowanego, oprócz posiadania kamizelki-ochraniacza, utrzymującej go na fali, musi pozostać zupełnie suchym podczas unoszenia się na fali w oczekiwaniu ratunku. Z tego względu, ochraniacz kombinezon, który utrzymuje w suchości osobę noszącą go, nie może mieć żadnych otworów, gdyż nawet najmniejsze przekłucie szpilką mogłoby spowodować przeciekanie po dłuższym zanurzeniu. Problem doświadczalny nie mógł być rozwiązany za pomocą zwykłych metod penetracji światła, przez „próby mydlane" lub wzrokowe badania, gdyż niedokładności nie wykryte tymi sposobami, mogłyby spowodować przykre następstwa. Kombinezon jest napełniony amoniakowym gazem-powietrzem, po uszczelnieniu wszelkich naturalnych otworów. Na kombinezon wkłada się dopasowaną bawełnianą odzież, ufarbowaną na żółto, która zmienia kolor swój na czerwony przy zetknięciu z amoniakiem. Tym sposobem wszelka dziura będzie natychmiast zauważona spowodu jasnych czerwonych plam, utworzonych w miejscu gdzie gaz przecieka.

USIS.



odporny. Można z niego formować różne kształty. Zastosowanie koloru jest dowolne, gdyż plastyk przyjmuje wszystkie kolory tęczy.

W Amerykańskiej Marynarce Wojennej jest szeroko zastosowany plastyk, który za pośrednictwem ręcznych rozpylaczy rozprowadza się w stanie rozpylonym na wszelkie części metalowe, znajdujące się na pokładzie okrętu, jak działa przeciwlotnicze, karabiny maszynowe, ciężkie działa okrętowe i t. p. Pierwsza powłoka utworzona jest w rodzaju sieci pajęczej, która stopniowo pod wpływem dalszego rozpylania tworzy zwartą powierzchnię, coś w rodzaju szczelnie obciągniętego namiotu. Zdjęcia powyżej przedstawiają pierwszą fazę rozprowadzania plastyku przez marynarzy na działo okrętowe, wyglądające jakby osnute pajęczyną, drugie zdjęcie przedstawia już pokryte działa na okręcie powłoką plastyku, która uchroni od wszelkich wpływów atmosferycznych i jednocześnie konserwuje wszelkie części metalowe. W razie konieczności, usunięcie powłoki wymaga bardzo krótkiego czasu i działo jest gotowe do natychmiastowego użytku.

USIS.

Sejmik żeglarski P. Z. Ż. na wybrzeżu

W dniu 4 sierpnia b. r. odbył się na wybrzeżu **Sejmik żeglarski**, zwołany do Sopot przez Polski Związek Żeglarski z udziałem delegatów Klubów Żeglarskich z całej Polski. Sejmik rozpoczęła defilada jachtów morskich przed Zarządem P. Z. Ż., przyjmującym defiladę na molo sopockim, poczym uczestnicy udali się na pokład jachtu pełnomorskiego „Gen. Zaruski", pływającego pod banderą Ligi Morskiej, gdzie powitał ich dowódca statku, kapitan Gabryel Groch.

Obrady zagaił Prezes P.Z.Ż. inż. K. Białkowski, proponując na przewodniczącego Komandora Y.K.P. Bronisława Barylskiego, wybranego jednogłośnie przewodniczącym Sejmiku.

Dalszy ciąg obrad odbywał się w siedzibie Y.K.P. w Sopotach z udziałem przedstawicieli Dep. Marynarki, Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, komandora Pańskiego i Dra Br. Miazgowskiego, Głównego Komisarza Żeglugi Tad. Maliszewskiego, delegata Ligi Morskiej i licznego grona delegatów wszystkich Klubów i delegatów organizacji młodzieżowych, reprezentowanych w P. Z. Ż.

Trwające przez dzień cały obrady, których przebieg podamy w numerze następnym, zakończyły wybory nowych władz, do których weszli: Prezydium P.Z.Ż. — Prezes — Kazimierz Petrusewicz, wiceminister Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Wiceprezesi: Dyr. Olaf Chmielewski, Nacz. Mieczysław Kusnerz, Dr. Adam Wolff, Nacz. Stanisław Peterek. Skarbnik — Jan Zatrybowski, Sekr. Gen. — Zygmunt Koziński. Do Zarządu wchodzą delegaci Klubów, należących do P.Z.Ż.

Sejmik zamknięto okrzykiem na cześć Prezydenta Bolesława Bieruta, patronującego żeglarstwu polskiemu i wysłano telegramy okolicznościowe do Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Ob. St. Jędrychowskiego, Min. Eug. Kwiatkowskiego i Wojewody gdańskiego.

Zarząd Główny zwraca się bezpośrednio do wszystkich zarządów, obwodów, oddziałów i kół szkolnych Ligi Morskiej na terenie całej Polski z prośbą, by wypełniły otrzymane od swoich zarządów okręgowych kwestionariusze A i B i by przesłały je bezpośrednio do Warszawy na adres Zarządu Głównego Ligi Morskiej, ul. Widok Nr. 10. Jeśli dana jednostka organizacyjna nie posiada kwestionariuszy A i B wówczas niech napisze kartę pocztową do Zarządu Głównego, a odwrotną pocztą zostaną wysłane kwestionariusze A i B.

SPRAWOZDANIA ZE „ŚWIĘTA MORZA".

Wszystkie ogniwa organizacyjne Ligi Morskiej (koła szkolne, oddziały, obwody i okręgi) opracują szczegółowe sprawozdania opisowe i finansowe tegorocznego „Święta Morza" i nadeślą je:

1) Zarządy oddziałów i kół szkolnych a) zarządowi swojego obwodu, b) zarządowi swojego okręgu i c) Zarządowi Głównemu w Warszawie,

2) Zarządy obwodowe a) zarządowi swojego okręgu i b) Zarządowi Głównemu w Warszawie,

3) Zarządy okręgowe — Zarządowi Głównemu w Warszawie.

Pieniądze należy wpłacać na nr. I-1595 w P. K. O.

PRENUMERATA CZASOPISM LIGI MORSKIEJ

Ci członkowie Ligi Morskiej, którzy narzekają na zbyt późne otrzymywanie czasopism Ligi, mogą przesyłać bezpośrednio do Zarządu Głównego prenumeratę (P.K.O. Nr. I—1020), a Zarząd Główny będzie wysyłał czasopisma pod wskazany adres. W ten sposób czasopisma nie będą niepotrzebnie przetrzymywane w biurach zarządów okręgowych, obwodowych i oddziałowych, lecz listonosz przyniesie je do mieszkania adresata.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW

Zarząd Główny Ligi Morskiej postanowił, zgodnie z § § 29 i 30 statutu z dnia 21 października 1937 r. zwołać na dni 20 i 21 października r. b. **Walny Zjazd Delegatów,** celem wyboru Rady Głównej. Szczegółowy program Walnego Zjazdu Delegatów będzie podany później.

Walny Zjazd Delegatów muszą poprzedzić nadzwyczajne walne zebrania i zjazdy wszystkich ogniw organizacyjnych Ligi Morskiej.

W tym celu zarządza się:

NADZWYCZAJNE WALNE ZEBRANIA WSZYSTKICH ODDZIAŁÓW

Zarządy wszystkich oddziałów Ligi Morskiej zwołają w czasie do dnia 20 sierpnia r. b. nadzwyczajne walne zebrania oddziałów z następującym porządkiem obrad:

a) wybór delegatów i ich zastępców na nadzwyczajny zjazd obwodowy,

b) ustalenie programu pracy na dalsze 6 miesięcy.

Iloraz wyborczy delegatów na zjazd obwodowy ustala się: 1 delegat na każde 50 członków oddziału, z tym, że nawet najmniejszy oddział winien być reprezentowany przez 1 delegata. Delegaci winni otrzymać od zarządu oddziału odpowiednie dokumenty.

Protokóły nadzwyczajnych walnych zebrań wszystkich oddziałów winny być w terminie od dnia 21 do 25 sierpnia r. b. przesłane listami poleconymi do: 1) zarządu obwodu, 2) zarządu okręgu i 3) Zarządu Głównego (Warszawa, ul. Widok Nr 10). Do protokółów należy dołączyć sprawozdania z dotychczasowej działalności oddziałów.

NADZWYCZAJNE ZJAZDY WSZYSTKICH OBWODÓW

Zarządy wszystkich obwodów Ligi Morskiej zwołają w czasie od dnia 26 sierpnia do dnia 15 września r. b. nadzwyczajne zjazdy obwodów z następującym porządkiem obrad:

a) wybór delegatów i ich zastępców na nadzwyczajny zjazd okręgowy,

b) ustalenie programu pracy na dalsze 6 miesięcy.

Iloraz wyborczy na nadzwyczajny zjazd okregowy ustala się: 1 delegat na każde 250 członków obwodu. Delegaci winni otrzymać od zarządu obwodu odpowiednie dokumenty.

Protokóły nadzwyczajnych zjazdów wszystkich obwodów winny być w terminie od dnia 16 do dnia 20 września przesłane listami poleconymi do: 1) zarządu okręgu i 2) do Zarządu Głównego (Warszawa, ul. Widok 10). Do protokółów należy dołączyć sprawozdanie z dotychczasowej działalności obwodów.

NADZWYCZAJNE ZJAZDY WSZYSTKICH OKRĘGÓW

Zarządy wszystkich okręgów Ligi Morskiej zwołają w czasie od dnia 21 września do dnia 10 października r. b. nadzwyczajne zjazdy okręgowe z następującym porządkiem obrad:

a) wybór delegatów i ich zastępców na Walny Zjazd Delegatów,

b) ustalenie programu pracy na dalsze 6 miesięcy.

Iloraz wyborczy delegatów na Walny Zjazd ustala się: 1 delegat na każde 1000 członków okręgu. Delegaci winni otrzymać od zarządu okręgu odpowiednie dokumenty.

Protokóły nadzwyczajnych zjazdów wszystkich okręgów winny być w terminie od dnia 11 do 15 października r. b. przesłane listami poleconymi do Zarządu Głównego (Warszawa, ul. Widok Nr 10). Do protokółów należy dołączyć sprawozdania z dotychczasowej działalności okręgów.

Łódź — Okręg.

Zarząd Okręgu Łódzkiego Ligi Morskiej w ciągu ostatniego półrocza zorganizował w celach propagandowych:

1. 7 większych zgromadzeń członków i sympatyków L. M., na których były wyświetlane filmy propagandowe morskie, poprzedzane prelekcjami;

2. „Kwadransy Ligowe". W każdy piątek przez Radio w miesiącach letnich, wygłaszane przez dr. A. Szymankiewicza. Tematem „kwadransów ligowych" są najważniejsze zdarzenia bałtyckie, informacje o sportach wodnych i o pracach jednostek organizacyjnych L. .

3. Wycieczki samochodowe m. in. do Ośrdika L. M. nad Gopłem i pasa jezior kujawskich.

W innych dziedzinach Zarząd Okręgu poszczycić się może:

1. urządzeniem domu wypoczynkowego L. M. w Kolumnie,

2. wysłaniem na Gopło 8-metrowego yachtu-kutra.

3. zorganizowaniem kursów samochodowych.

Okręg Łódzki pozbawiony jakiegokolwiek zbiornika wodnego żywi tym większą tęsknotę do obszarów wodnych, do morza, czemu daje wyraz w masowym wstępowaniu do Ligi Morskiej (w ciągu ostatnich trzech miesięcy liczba członków wzrosła o 12 tys.).

Oborniki Śląskie — Koło szkolne.

Koło Szkolne w Obornikach Śląskich liczy 40 członków, którzy aktywnie działają na terenie swoich szkół organizując zebrania i poranki morskie.

Gdańsk — Oddział.

Obwód Gdański Ligi Morskiej zorganizował w maju i czerwcu z udziałem Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego Kurs przewodników po Gdańsku i okolicy. Słuchaczami byli przeważnie nauczyciele szkół powszechnych członkowie L. M. z całej Polski. Organizatorzy pragnęli szkoląc dać możność poznania Wybrzeża z punktu widzenia krajoznawczego i historycznego, aby w następstwie, będąc opiekunami Kół L. M. mogli fachowo zaznajamiać członków z bogactwem, jakie posiadamy, a w wypadku wycieczki, żeby mogli być fachowymi przewodnikami. Z wiadomości ich, zdobytych na kursie już obecnie korzysta wielka ilość zwiedzających wybrzeże.

Kraków — Okręg

Uroczystości „Święta Morza“ na terenie Okręgu krakowskiego w dniach 21 — 28 lipca b.r., zorganizowano w porozumieniu z władzami wojewódzkimi, we wszystkich ośrodkach powiatowych i wiejskich.

W Krakowie utworzono Honorowy Komitet „Święta Morza“ i Komitet Wykonawczy, który, uzyskawszy poparcie ze strony wojewody krakowskiego dr. Pasenkiewicza Kazimierza, przy współudziale ośrodków administracyjnych i samorządowych, kierował pracami lokalnych komitetów „Święta Morza“ na całym terenie województwa.

Komitet Honorowy wydał odezwę do ludności ziemi krakowskiej, zaś Komitet Wykonawczy ustalił program uroczystości, którego wykonawcami byli członkowie Zarządu Okręgu Krakowskiego.

W dniach 21 — 28 lipca zostało wygłoszonych szereg przemówień przez radio i na akademiach. Punktem kulminacyjnym „Święta Morza“ w Krakowie była akademia urządzona w teatrze im. J. Słowackiego, o bogatym programie propagandowym urozmaiconym częścią artystyczną. Na zakończenie akademii zebrani uchwalili jednogłośnie następującą rezolucję:

„Zachodnie granice Rzeczpospolitej Odra — Nysa i wolne morze od Szczecina do Gdańska i Elbląga — to kardynalne warunki naszej Niepodległości i dobrobytu. Niech nikt nie waży się kwestionować tego, co stało się faktem w wyniku historycznej sprawiedliwości za stupięćdziesiątletnie cierpienia i przez parę pokoleń przelaną krew polską, za wolność wszystkich narodów świata.

Nieliczni rodzimi niedowiarkowe niech wejrzą w serca swoje i niech ulękną się swego duchowego ubóstwa. Naród cały, za przykładem Mieszków i Bolesławów staje nad Odrą i Bałtykiem i murem swych piersi odeprze wszystkie zakusy. Tenże sam naród Polski w latach pokoju podejmuje zbiorową twórczą pracę nad rozwojem polskiej gospodarki morskiej“.

Na wyróżnienie zasługuje Oddział w Inowrocławiu L. M., od którego już dnia 2.8 Zarząd Główny otrzymał sprawozdanie z uroczystości świętomorskich, za co Zarząd Główny udziela pochwały członkom organizatorom.

Zabrze — Oddział.

Oddział Ligi Morskiej w Zabrzu ma 20 zorganizowanych Kół szkolnych, z których niektóre sprawnie działają (np. Publiczna Szkoła Powszechna nr. 18). Brak natomiast w Zabrzu Kół przy instytucjach państwowych.

DEPESZE Komitetu Głównego „Święta Morza“ wysłane z okazji odbywających się uroczystości na Wybrzeżu.

Do
Prezydenta Krajowej Rady Narodowej
Ob. Bolesława Bieruta

W imieniu zgromadzonych z całego kraju licznych delegacyj, zjazdów i spływów oraz w imieniu ludności Wybrzeża. składamy Ci. Obywatelu Prezydencie. w dniu Święta Morza uroczyste przyrzeczenie, iż będziemy wiernie stać na straży Odzyskanych Ziem i naszego kochanego Morza ku wielkości i potędze demokratycznej Rzeczypospolitej.

Komitet Główny Święta Morza
Stanisław Kiryluk Stefan Szudziński

Do
Premiera Rządu Jedności Narodowej
Ob. E. Osóbki-Morawskiego

Zgromadzeni z całego kraju w dniu Święta Morza, liczne rzesze delegacyj, gości i ludności Wybrzeża, dają wyraz wiernej służby i miłości do Morza od Szczecina po Elbląg i Braniewo, jednocześnie zapewniają Cię, Obywatelu Premierze, iż będą pod Twoim przewidującym kierownictwem stać na straży praw narodu, obrony granic i odbudowy zniszczonego przez najeźdźcę kraju.

Komitet Główny Święta Morza
Stanisław Kiryluk Stefan Szudziński



WYDAWNICTWA NADESŁANE

„DRUH WIATR"

Do

Obywatela Stanisława Zenona Zakrzewskiego

w miejscu.

Dot. wydania książki „Druh Wiatr"

Żeglarstwo Śródlądowe.

Przesłany mi maszynopis mającej być wydanej pracy Pańskiej pod tytułem „Druh Wiatr" — Żeglarstwo Śródlądowe przeczytałem z prawdziwym zainteresowaniem. Jako jachtsman i zawodowy żeglarz (kapitan żeglugi kabotażowej) z przyjemnością stwierdzam, że jest to pierwsza praca w naszym ubogim piśmiennictwie żeglarskim, popularyzującą wspaniały i niestety mało w naszym społeczeństwie znany sport żeglarski.

Wydanie Pańskiej pracy drukiem w chwili obecnej, kiedy nasze szlaki uregulowanych wód śródlądowych zwiększyły się 4-krotnie, kiedy śliczne rewiry żeglarskie w licznych zatokach naszego 500 kilometrów wybrzeża Bałtyku, oczekują na młody narybek żeglarski, jest rzeczą godną jak największego poparcia.

Główny Komisarz Żeglugi

Tadeusz Maliszewski.

Wiatr od morza. Doskonale redagowany miesięcznik przynosi w podwójnym numerze szereg ciekawych i dobrze opracowanych artykułów publicystów i pisarzy morskich. Między innymi na pierwszy plan wybija się inż. Kwiatkowskiego „Morska treść w życiu Polski". Dobrze opracowany artykuł Wielopolskiego „Nasze miasta morskie". Szymborskiego „Wychowanie morskie", Dobraczyńskiego „Próg nad morzem" oraz szereg opowiadań i wspomnień.

Marynarz Polski. W podwójnym numerze lipiec-sierpień w zwiększonej objętości zawiera szereg dokładnie i rzeczowo opracowanych artykułów. Bogata strona ilustracyjna i staranne opracowanie graficzne stawiają pismo to na jednym z czołowych miejsc na naszym rynku wydawniczym.

Niemcy rozgromione. Ukazała się w ostatnich tygodniach książka zawierająca zbiór dokładnie opracowanych materiałów odnoszących się do Niemiec dzisiejszych, które powoli i systematycznie nie budząc podejrzeń podnoszą się i normalizują swe życie na wszystkich odcinkach.

Materiały zebrane w książce dają obraz nadzwyczaj ciekawy i przekonywujący że Niemcy wcale nie są rozbite i pokonane a żądza odwetu nie zgasła lecz zeszła w podziemia.

Łużycom wolność. Zbiorowa praca naświetlająca wszechstronnie problem łużycki. Poszczególne rozdziały opracowane przez uczonych i znanych działaczy prołużyckich w Polsce zaznajamiają nas z bratnim narodem słowiańskim.

Były i będą nasze. Opracowana przez T. Kraszewskiego. Jest to zbiór pogadanek o najważniejszych zagadnieniach Ziem Odzyskanych.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ ZDOBYWA ZIEMIE ODZYSKANE

ODDZIAŁ SPÓŁDZIELNI „SPOŁEM" W SZCZECINIE.

Spółdzielczość na terenach odzyskanych zrodziła się w niezmiernie trudnych powojennych warunkach. Jeszcze nie ucichły huki dział i warkot samolotów, jeszcze dymiły zgliszcza, a już garstka pionierów zakładała podwaliny spółdzielniom. Była to z natury rzeczy wielka improwizacja gospodarcza.

Oglądając rezultat jej po roku, z uznaniem patrzymy na osiągnięte rezultaty.

Do założenia fundamentów i rozwoju Oddziału Spółdzielni w Szczecinie przyczynili się ob. ob. Nabiałczyk i Sobczyk Stefan, którzy w najtrudniejszych chwilach nie zniechęcili się niepowodzeniami, pracowali z zapałem i dziś mogą się uważać za pionierów placówki.

Oddział w Szczecinie w krótkim czasie, bo od 1-go sierpnia 1945 r., gdy miał 650.000 zł obrotu, doszedł do obrotu miesięcznego w czerwcu 1946 roku — 25 milj. zł.

Przy tych obrotach gotówkowych, obroty towarowe w r. 1945 przedstawiają się następująco: (

443 ton cukru,

430 ton mąki żytniej,

79 ton mąki pszennej.

Oddział „Społem" w Szczecinie dysponuje terenem magazynowym, rozciągającym się na przestrzeni 3,5 tys. m kw., zabudowania 1.000 m. kw. Powierzchnia zabudowań z dniem każdym wzrasta, ponieważ Oddział we własnym zakresie odbudowuje zniszczone części magazynów. Pojemność obecnie zdatnych do użytku magazynów jest obliczona na sto wagonów. Magazyny posiadają chłodnię, 2 windy elektryczne, 1 rampę wagonową, 3 rampy dla wozów, garaże, stację benzynową, podręczny warsztat ślusarski i nowoczesną, najbardziej precyzyjną wagę w Szczecinie, która na 15 ton wykazuje zaledwie pół kg różnicy.

Lokale biurowe zostały również wyremontowane i rozbudowane wg. planu, który ułatwia technikę urzędowania.

Wszystkie inwestycje osiągnięto własnym wysiłkiem, wykorzystując posiadany materiał, jedynie opłacając robociznę.

W zasięgu Oddziału jest 37 spółdzielni, z którymi utrzymuje się ożywione stosunki handlowe, m. in. spółdzielnia „Społem" współpracuje ze spółdzielnią spożywców „Robotnik", która na terenie Szczecina posiada 15 sklepów.

W kwietniu rozładowano w składnicach szczecińskich 102 wagony, a w czerwcu 53 wagony.

Na każdym odcinku pracy spółdzielnia postępuje naprzód.

Z tygodnia na tydzień, z miesiąca na miesiąc wzrastają szeregi spółdzielcze, co dowodzi, że idea ta już się mocno w terenie wkorzeniła i że spółdzielczość jest jednym z pierwszorzędnych czynników repolonizacyjnych.

Następujące firmy poparły Ligę Morską

1) **Przedsiębiorstwo Inż.-Bud., Inż. Czesław Podleski i S-ka**, Warszawa, ul. Frascati 3.
2) **Zjednoczenie Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego**, Poznań, ul. Ignacego Daszyńskiego 74.
3) **Przemysłowe Zakłady Farmaceutyczne, Magister A. Wolski**, Warszawa, ul. Nowogrodzka 12.
4) **Zjednoczenie Przemysłu Materiałów Budowlanych Okr. Warsz.**, Warszawa, ul. Noakowskiego 10.
5) **Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Olejarskiego**, Warszawa, ul. Radzymińska 122.
6) **Hurtownia Apteczna „Neofarm"**, Warszawa, Al. Jerozolimsk e 37.
7) **Hurtownia Apteczna „Pharmochem"**, Warszawa, ul. Marszałkowska 72.
8) **Przemysł Elektrotechniczny „Mokotów"**, Warszawa, ul. Narbutta 16.
9) **„Arx" Wytwórnia Farmaceutyczna**, Warszawa, ul. Filtrowa 62.
10) **Spółdzielnia Pracy „Budowa"**, Warszawa, ul. Polna 46d.
11) **Inż. J. Sobiepan i dr Z. Filipowa**, Warszawa.
12) **Spółdzielnia Budowlano-Handlowa „Blok"**, Warszawa, ul. Marszałkowska 72.
13) **Hurtowy Skład Apteczny, K. Brudnicki**, Warszawa, Marszałkowska 72.
14) **Apteczny Dom Handlowy, R. M. Witkowski**, Kraków, Wielopole 8.
15) **Małopolskie Zjednoczenie Przemysłowe Przetworów Papierniczych**, Kraków, Rynek Główny 23.
16) **Zakłady Przemysłu Drzewnego, Fryderyk Tenerowicz**, Krosno.
17) **Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Chłodniczego w Łodzi.**
18) **Inż. Bolesław Kłosewicz**, Warszawa.
19) **Centrala Apteczna**, Sp. z o. o., Warszawa, Nowy-Świat 46.
20) **Przetwory Owocowo - Warzywne, L. i J. Berdowscy**, W-wa, Radzymińska 66.
21) **Centrala Apteczna Sp. z o. o.**, Warszawa, Nowy Świat 46.



KĄCIK FILATELISTYCZNY



W związku z uroczystościami Święta Morza został wypuszczony znaczek okolicznościowy w kolorze niebieskim przedstawiający mapę polskiego wybrzeża. Cena nominalna 3 + 7 zł. Znaczek ten pojawił się w sprzedaży z dniem 24 lipca r. b.

W Warszawie, Łodzi, Szczecinie, Gdyni, Gdańsku i Elblągu w dniach Święta Morza 21 — 28 lipca używane były specjalne datowniki okolicznościowe z hasłami propagandowymi Ligi Morskiej. Jest to nielada okazja dla zbieraczy całostek filatelistycznych.

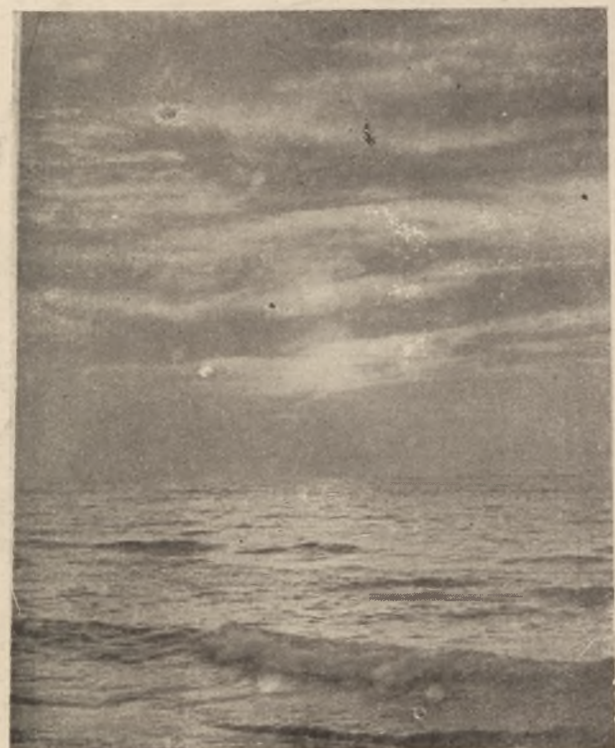
Komplet całostek jest do nabycia w biurze Zarządu Głównego Ligi Morskiej Warszawa ul. Widok 10 względnie w biurach Zarządów Okręgowych L. M. O rozpoczęciu sprzedaży i warunkach nabycia znaczków pocztowych podamy szczegółowe informacje w następnym numerze naszego pisma.

W głównym dniu uroczystości Święta Morza w Gdyni w dniu 28 bm. był czynny po raz pierwszy w Polsce ruchomy urząd pocztowy na samochodzie Ligi Morskiej, uruchomiony dla ułatwienia uczestnikom uroczystości nabywania znaczków L. M. całostek filatelistycznych. Urząd używał specjalnego datownika i pieczątki.

M. Gł.



Wydmy piasczyste





Zdjęcia z defilady marynarki wojennej w Gdyni na tegorocznym „Święcie Morza"

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ — REDAKCJA I ADMINISTRACJA — WARSZAWA, UL. WIDOK 10

Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M. Warszawa, Widok 10. Tel. 36-210. Redaktor naczelny dr. Bronisław Miazgowski. — Kierownictwo artystyczne Wł. Siwierski. — Konto P. K. O. Nr I-1020.

Zakłady Graficzne „Dźwignia", Warszawa, ul. Widok B-10926

Cena 15 zł.